24693

385 1/061 В.п
Д-69
24693

Варшавская подкоммисія.

Научно-справочная
Центр. Государств.
ИСТОРИЧЕСКОГО АРХИВА
СССР
БИБЛИОТЕКА

Ряжско-Вяземская желѣзная дорога.

Общество Скопинской желѣзной дороги образовавшееся на основаніи Высочайше утвержденной 26 Іюля 1869 года концессій для сооруженія и эксплоатаціи желѣзной дороги отъ г. Ряжска до г. Скопина приняло на себя обязанность съ Высочайшаго Его Императорскаго Величества соизволенія, послѣдовавшаго въ 28 день Апрѣля 1872 года, пріобрѣсти отъ Правительства желѣзную дорогу отъ г. Скопина до с. Павелецъ съ вѣтвью до Павелецкихъ каменноугольныхъ копей и устроить желѣзную дорогу отъ означеннаго села Павелецъ чрезъ г.г. Тулу, Алексинъ и Калугу до г. Вязьмы съ вѣтвью отъ ст. Хрущовской, нынѣ Узловая, до г. Ельца чрезъ п. Бородицкъ и Ефремовъ съ обязательствомъ производить эксплоатацію всей линіи желѣзной дороги отъ города Ряжска до г. Вязьмы съ вышеозначенными вѣтвями.

9432
УЦГАЛ
Центр. Государств.
АРХИВ
Народного Хозяйства
Справочн. Библиотека
№

Образовавшаяся, на основаніи вышеизложеннаго Высочайшаго повелѣнія, Ряжско-Вяземская ж. дорога, общимъ протяженіемъ главнаго пути 643 версты, состоитъ изъ 2 участковъ: 1) отъ г. Ряжска до гор. Вязьмы длиною 462 версты и 2) отъ станціи Узловой до г. Ельца длиною 181 верста.

Собственно Ряжско-Вяземскій участокъ раздѣляется по постройкѣ еще на 2 части: 1-я часть отъ Ряжска до Павелецъ устроена въ 1871 году и 2 отъ Павелецъ до Вязьмы, открыта для движенія 15 Декабря 1874 года.

Кромѣ главнаго пути на дорогѣ имѣются еще слѣдующія вѣтви:

1) Вѣтвь къ рѣкѣ Окѣ въ Калугѣ длиною	7 в.	123 с.
2) » » » Окѣ въ Алексинѣ длин.	1 »	386 »
3) Соединительная вѣтвь въ Протопоповѣ между Ряжско-Вяземскою и Московско-Курскою жел. дорогами длиною	3 »	247 »
4) Соединительная вѣтвь въ Ельцѣ между Ряжско-Вяземскою и Орловско-Грязскою ж. дорогами длиною .	0 »	372 »
и 5) Вѣтвь къ Павелецкому руднику длиною	2 »	300 »
Итого	15 в.	427 с.

Такимъ образомъ со включеніемъ вѣтвей длина главныхъ путей Ряжско-Вяземской ж. дороги составляетъ 658 вер. 362,35 саж.

Отчетная же длина дороги принята за 660 верстъ, такъ какъ прохожденіе поѣздовъ по дорогѣ, включая и участки дорогъ на ст. Ряжскъ и Вязьма непринадлежащіе Ряжско-Вяземской ж. дороги, составляетъ 659 верстъ 411,20 саж.

Земляное полотно.

Земляное полотно устроено отъ Ряжска до Скопина въ одинъ путь шириною 2,75 саж. выемки же глубиною менѣе 1 саж. устроены для двухъ путей при ширинѣ полотна въ 4,60 саж., а отъ Скопина до Павелецъ ширина полотна 2,50 саж. и выемки менѣе 1 саж. также для 2 путей.

Участокъ отъ Павелецъ до Вязьмы устроенъ для одного пути, шириною въ 2,60 саж. и выемки менѣе 1 саж. устроены для 2 путей при ширинѣ полотна 4,60 саж. По Елецкой вѣтви устройство землянаго полотна одинаково съ участкомъ отъ Павелецъ до Вязьмы.

Предѣльные уклоны на дорогѣ допущены въ 0,01 а радіусы кривизны въ 300 саж.

При этомъ общее протяженіе горизонтальныхъ частей составляетъ 227,007 верстъ т. е. 34,404 % общаго протяженія желѣзной дороги.

Протяженіе же подъемовъ и скатовъ, считая дорогу по направленію отъ Вязьмы къ Ряжску и отъ Узловой до Ельца составляетъ:

Подъемы до 0.005 включительно. .	22.33 в.	
» » 0.008 » .	49.9123 »	
» » 0.01 » .	126.34 »	
А всего .	198.5823 »	

т. е. 30,096% общаго протяженія дороги:

Сумма высотъ подъемовъ составляетъ	816.49 п. с.	
Скаты до 0.005 включительно . .	27.526 »	»
» » 0.008 » . .	68.7563 »	»
» » 0.01 » . .	133.107 »	»
» » 0.015 » . .	4.8433 »	»
Итого . .	234.3326 »	»

т. е. 35,495% общаго протяженія дороги.

Сумма высотъ скатовъ составляетъ 976,19 п. с.

Все протяженіе прямыхъ частей дороги составляетъ. . . . . 428.40 вер.

т. е. 64,926% общаго протяженія дороги.

Изъ числа кривыхъ:

Радіусомъ болѣе	500	саж.	89.5412
»	300	»	136.8266
»	200	»	4.0718
»	150	»	0.9827

На основаніи этихъ условій подъемовъ, скатовъ и кривыхъ виртуальная длина дороги отъ Ряжска съ Вязьмою и отъ Ельца къ Узловой опредѣляется въ 1245,4138 верстъ.

А отъ Вязьмы къ Ряжску и отъ Узловой къ Ельцу въ 1156,6394 верстъ.

Наибольшая высота насыпи на дорогѣ составляетъ 10 саж. а наибольшая глубина выемки составляетъ 5.72 саж.

Мосты и переѣзды.

Всѣхъ переѣздовъ на дорогѣ въ уровень рельсовъ 508. Переѣзды всѣ досчатые. Затворы частію изъ

выдвижныхъ брусьевъ, частію-же изъ цѣпей и нынѣ всѣ затворы мало по малу замѣняются цѣпями.

Число мостовыхъ сооруженій на дорогѣ слѣдующее:

Чугунныхъ трубъ отверстіемъ 0.50 саж. . . 144

Каменныхъ » » . . 7

» » » болѣе 0.50 с. . 8

Мостовъ, отверстіемъ до 5 саж. деревянныхъ, на деревянныхъ опорахъ 151

Мостовъ, отверстіемъ до 5 саж. деревянныхъ, на каменныхъ опорахъ 9

Мостовъ, отверстіемъ до 5 саж. желѣзныхъ, на каменныхъ опорахъ 7

Мостовъ, отверстіемъ до 7 саж. желѣзныхъ, на каменныхъ опорахъ 11

Деревянныхъ трубъ отверстіемъ 0.30 и 0.50 саж. треугольныхъ и четвероугольныхъ 142

Большихъ мостовъ отверстіемъ не менѣе 10 с. 18

а именно:

1) Мостъ чрезъ р. Оку голландской системы съ ѣздою по низу о четырехъ пролетахъ отверстіемъ . . . . . 153,60 саж.

Быки моста каменные выведены на кессонахъ,

равно какъ и устой со стороны Калуги. Правый же устой со стороны города Алексинъ выведенъ на бетонномъ основаніи. Устои и быки облицованы мѣстнымъ камнемъ грубою тескою. Разстояніе между быками 37,20. Ширина быка по верху 5,50 Толщина быковъ поверху 1,50 саж., внизу же 2.10; быки устроены съ ледорѣзами. Высота быкова 9,70 саж. отъ горизонта нижнихъ водъ. Ниже горизонта нижнихъ водъ до основаніи кессона 8,90 саж., такъ что вся высота быка составитъ 11,60 саж. до верха карниза.

Разница между горнизонтами высокихъ и низкихъ водъ составляетъ 5,03 саж.

2) Мостъ чрезъ р. Красивая мега голландской системы съ ѣздою по низу о 2 пролетахъ отверстіемъ въ 40 саж.

3) Мостъ чрезъ р. Шаню голландской системы съ ѣздою по низу отверстіемъ 30 саж. объ одномъ пролетѣ.

4) Мостъ чрезъ р. Ворю многораскосной системы съ ѣздою по верху отверстіемъ 25 саж.

Мостъ этотъ перестраивается вслѣдствіе происшедшаго подмыва и поврежденія одного его устоя весенными водами.

5) Мостъ чрезъ р. Жижану многораскосной системы съ ѣздою по верху отверстіемъ 20,00 саж.

6) Мостъ чрезъ р. Шашь голландской системы съ ѣздою по низу отверстіемъ 20,00 саж.

7) Мостъ чрезъ р. Ранову многораскосной системы съ ѣздою по низу отверстіемъ 18,00.

Мостъ этотъ вслѣдствіе подмыва и поврежденія одного его устоя весенними водами былъ перестроенъ въ 1879 году, причемъ отверстіе его было увеличено до 33 саж. съ образованіемъ 2 пролетовъ и съ отведеніемъ русла рѣки на другое мѣсто.

Весенними водами 1880 года быкъ моста вновь разрушенъ и въ настоящее время пришлось выстроить новую пролетную часть моста длиною 35 саж. на старыхъ устояхъ замѣнивъ прежде существовавшіе пролеты 15 и 18 саж. однимъ пролетомъ съ прибавленіемъ 2 саж. взамѣнъ уничтоженнаго быка.

8) Мостъ чрезъ р. Долъ отверстіемъ 15 саж. многораскосной системы съ ѣздою по верху.

9) Мостъ чрезъ р. Хупту многораскосной системы съ ѣздою по верху отверстіемъ 15 саж.

Разрушенный весенними водами 1879 года мостъ этотъ перестроенъ близъ стараго мѣста, но съ отверстіемъ увеличеннымъ до 25 саж. съ ѣздою по низу.

10) Мостъ чрезъ р. Извѣрь, многораскосной системы съ ѣздою по верху отверстіемъ 10 саж.

11) 12, 13, 14, 15 и 16 Мосты чрезъ р. р. Ячейку, Волоть, Тулицу, Сѣжу, Верду, и Клешню голландской системы съ ѣздою по низу отверстіями каждый въ 10 саж.

17) Мостъ чрезъ р. Турдей многораскосной системы съ ѣздою по верху отверстіемъ 10 саж.

и 18) Путепроводъ чрезъ Московско-Курскую желѣзную дорогу о трехъ пролетахъ изъ коихъ 2 крайнія отверстіемъ въ 6,00 саж. каждый съ желѣзными фермами, балочной системы и средній пролетъ отверстіемъ 10 саж. съ фермами голландской системы, и съ ѣздою по низу.

Сборка мостовъ произведена весьма тщательно и вообще мостовыя сооруженія содержатся весьма хорошо и наблюденія надъ весенними водами производятся весьма тщательно.

Верхнее строеніе.

Отъ станціи Вязьма до станціи Павелецъ весь путь уложенъ изъ стальныхъ рельсовъ вѣсомъ 20 ф. на пог. футъ и при этомъ длина рельсовъ преимущественно въ 24 фута.

Стыки рельсовъ на всѣхъ площадкахъ и уклонахъ менѣе 0,006 между шпалами (на вѣсу) въ прочихъ же мѣстахъ стыкъ на шпалѣ.

Подъ каждымъ рельсомъ имѣется 9 поперечинъ.

На участкѣ же отъ Павелецъ до Ряжска употреблены желѣзные 26 фунтовые рельсы со стыкомъ на шпалѣ. Съ 1875 годъ начата сплошная перемѣна рельсовъ отъ Павелецъ къ Скопину, причемъ желѣзные рельсы замѣняются стальными и въ настоящее время всего на участкѣ Павелецъ-Ряжскъ уложено 24 вер. 25 саж. стальныхъ рельсъ.

Шпалы на линіи Ряжскъ Вязьма уложены еловыя и сосновыя и на вѣтви къ Ельцу дубовыя и сосновыя.

Шпалы эти частью изъ пластинъ частью же изъ брусковъ. Изъ брусковъ допускается лишь 25 $^0/_0$. Пластинныя шпалы допускаются изъ 6 $^1/_2$ вершковаго лѣса а брусковые изъ 5 $^1/_2$. Длина поперечинъ 8 футъ т. е. 1,15 саж.

Скрѣпленія къ рельсамъ всѣ одинаковыя и фасонныя накладки для стальныхъ рельсовъ введены лишь съ 1879 года.

Вѣсъ болта	1,262 фун. .	0,0315 пуд.
» костыля	0,597 ф. . .	0,0149 »
» накладки обыкновенной	9,628 ф. . .	0,2407 »
» фасонной . . .	15,643 ф. . .	0,3911 »
» подкладки . . .	6,484 ф. . .	0,1621 »

Разстояніе между рельсами т. е. ширина колей 5 ф. или 0,714 п. саж.

Разстояніе между путями на станціяхъ отъ оси до оси путей . . . . . 2,214 пог. с.

Стрѣлки на станціяхъ уложены самодѣйствующія причемъ стрѣлки главныхъ путей снабжены фонарями системы Бендера. Крестовины уложены изъ закаленнаго чугуна завода Ganz въ Офенѣ и прежнія чугунныя существовавшія на участкѣ Ряжскъ-Павелецъ замѣняются по мѣрѣ изнашиваемости тоже крестовинами изъ закаленнаго чугуна.

Остряки переводовъ сдѣланы изъ стальныхъ рельсовъ.

Всѣхъ путей на станціяхъ 78 верстъ 319,14 пог. саж. Количество ихъ по станціямъ а также распредѣленіе стрѣлокъ и крестовинъ показано въ ниже помѣщенной вѣдомости.

№ по порядку.	Наименованіе станцій.	Разъѣздныхъ и запасныхъ путей п. с.		Стрѣлокъ.		Крестовинъ.
		Верст.	Саженъ.	Одиночныхъ.	Двойныхъ.	
1	Вязьма.	4	153,35	19	—	19
2	Пыжовка	—	215,00	2	—	2
3	Исаково	—	463,80	5	—	5
4	Перетесы	—	222,70	2	—	2
5	Поляно-Вашково	—	192,60	5	—	5
6	Износки	—	458,64	5	—	5
7	Кошняки	—	332,33	3	—	3
8	Мятлевская	2	362,75	14	—	14
9	Троицкая	1	309,73	7	—	7
10	Пятовская	—	447,60	5	—	5
11	Муратовка	—	225,82	2	—	2
12	Калуга.	9	238,41	36	1	38
13	Покровское.	—	464,20	5	—	5
14	Ферзиково	—	437,80	5	—	5
15	Средняя	—	180,00	2	—	2
16	Алексинъ	2	165,80	13	—	13
17	Даниловка	—	323,19	3	—	3
18	Суходолъ.	—	338,40	3	—	3

№ по порядку.	Наименованіе станцій.	Разъѣздныхъ и запасныхъ путей п. с.		Стрѣлокъ.		Крестовинъ.
		Верст.	Сажень.	Одиночныхъ.	Двойныхъ.	
19	Малахово	—	211,05	2	—	2
20	Обидимо	1	31,10	5	—	5
21	Протопопово	6	327,96	29	1	31
22	Телеграфный постъ при Моск. Курск. ж. д.	—	309,91	3	—	3
23	Тула	2	206,39	11	—	11
24	Присады	—	477,00	5	—	5
25	Оболенское	1	337,60	8	—	8
26	Угловая	5	202,07	28	—	28
27	Бобрикъ Донской	—	181,10	2	—	2
28	Епифань.	1	108,06	7	—	7
29	Клекотки	1	266,52	9	—	9
30	Павелецъ.	—	417,50	4	—	4
31	Лазинка	—	212,45	2	—	2
32	Скопинъ	3	240,45	20	—	20
33	Скопинъ-Чулковскій	1	134,37	9	—	9
34	Желтухино.	1	193,10	5	—	5
35	Ряжскъ	3	47,53	15	—	15

№ по порядку.	Наименованіе станцій.	Разъѣздныхъ и запасныхъ путей п. с.		Стрѣлокъ.		Крестовина
		Верст.	Сажень.	Одиночныхъ.	Двойныхъ.	
36	Богородицкъ	1	255,65	7	—	7
37	Товарково	—	319,59	3	—	3
38	Малеевка	1	72,90	7	—	7
39	Карасн.	—	401,55	4	—	4
40	Турдей	—	312 20	2	—	2
41	Колодези	—	423,35	5	—	5
42	Ефремовъ	5	116,20	26	3	32
43	Боборыкино	—	393,65	4	—	4
44	Становая.	—	439,50	5	—	5
45	Елецъ	2	498,10	18	—	18
46	На соединительной вѣтви съ Орловско-Грязскою желѣзн. дорогою.	—	347,50	17	—	5
	И Т О Г О . . .	78	319,14	386	5	396

Станціи.

Линія Ряжско-Вяземской ж. дороги имѣетъ всѣхъ 44 остановочныхъ пункта ихъ нихъ:

Станцій	I класса	1
»	II »	7
»	III »	6
»	IV »	18
Полустанцій	. . .	4
Разъѣздовъ.	. . .	8
Итого	. .	44

Всѣ станціи, кромѣ Ряжскъ товарный и разъѣздовъ имѣютъ отдѣльныя пассажирскія зданія причемъ на станціяхъ: Калуга, Павелецъ, Скопинъ и Желтухино, при пассажирскихъ зданіяхъ, имѣются помѣщенія для служащихъ. На станціи Вязьма пассажирское зданіе общее съ Московско-Брестскою ж. дорогою и Ряжско-Вяземская ж. дорога приплачиваетъ Московско-Брестской жел. дорогѣ по разсчету около 4/т. руб. въ годъ. Въ Ряжскѣ же Ряжско-Вяземская жел. дорога пользуется пассажирскимъ зданіемъ Рязанско-Козловской желѣзной дороги, за что и уплачиваетъ послѣдней ежегодно 6000 р.

Послѣдовательное разстояніе между станціями съ показаніемъ построекъ на станціяхъ находящихся, помѣщено въ нижеслѣдующей вѣдомости исправленной по 1 Января 1880 года.

№№ по порядку.	Наименованіе станцій.	Разстоянія между станціями.	Классы.	Жилые дома.		Паровозныя зданія.	
				Двухъ этажные.	Одно этажные.	Число.	Количество стойлъ.
1	Вязьма	—	II	—	5	1	4
2	Пыжовка	13	Разъѣздъ.	—	—	—	—
3	Исаково	11	IV	—	1	—	—
4	Селишка	6	Разъѣздъ.	—	—	—	—
5	Поляны Воейково	9	III	—	1	—	—
6	Износки	22	IV	—	1	—	—
7	Кошняки	10	Разъѣздъ.	—	—	—	—
8	Мятлевская.	15	II	—	2	1	2
9	Троицкая	19	IV	—	1	—	—
10	Пятовская	16	IV	—	1	—	—
11	Муратовка	9	Разъѣздъ.	—	—	—	—
12	Калуга	15	I	2	3	1	12
13	Покровская	19	IV	—	1	—	—
14	Ферзиково	18	III	—	1	—	—
15	Шипово	15	Разъѣздъ.	—	—	—	—
16	Алексинъ	10	III	—	2	1	2
17	Даниловка	10	Полуст.	—	—	—	—

Вѣсовые помосты.	Поворотные круга.	Кочегарные ямы на путяхъ.	Сараи для каменнаго угля.	Отхожія мѣста на платформахъ.	Стрѣлочныя будки.	Товарныхъ помѣщеній.			
						Пакгаузовъ.	Платформъ.		Брезентовъ.
							Крыт.	Откр.	
—	1	—	—	—	5	39	80	80	19
—	—	—	—	—	2	—	—	—	—
—	—	—	—	1	2	—	—	50	3
—	—	—	—	—	2	—	—	—	—
—	—	—	—	1	2	—	—	50	4
—	—	—	—	1	3	—	—	50	4
—	—	—	—	—	2	—	—	—	—
1	1	—	—	1	4	39	80	80	10
—	—	—	—	1	3	—	—	50	1
—	—	—	—	1	2	—	—	50	4
—	—	—	—	—	2	—	—	—	—
1	—	—	—	1	9	39	120	128	10
—	—	—	—	1	2	—	—	50	1
—	—	—	—	1	2	—	—	90	1
—	—	—	—	—	2	—	—	—	—
1	—	—	—	1	6	—	—	90	5
—	—	—	—	—	2	—	—	—	—

ЦГАЛ
Центр. Государств.
Архив

№№ по порядку.	Наименованіе станцій.	Разстоянія между станціями.	Классы.	Жилые дома.		Паровозныя зданія.	
				Двухъ этажные.	Одно этажные.	Число.	Количество стойлъ.
18	Суходолъ	12	IV	—	1	—	—
19	Малахово	13	Разъѣздъ.	—	—	—	—
20	Обидимо	9	IV	—	1	—	—
21	Протопопово	10	II	2	—	1	4
22	Тула.	6	IV	1	3	—	—
23	Присады	14	IV	—	1	—	—
24	Оболенское	17	IV	—	1	—	—
25	Узловая	16	II	1	5	1	12
26	Бобрикъ-Донской	10	Полуст.	—	—	—	—
27	Епифань	15	IV	—	1	—	—
28	Клекотки	23	III	—	2	1	2
29	Павелецъ	23	IV	—	1	—	—
30	Лазинка	12	Разъѣздъ.	—	—	—	—
31	Скопинъ	14	II	2	—	1	4
32	Скопинъ Чулковскій	7	Полуст.	—	—	—	—
33	Желтухино.	14	IV	—	1	—	—
34	Ряжскъ	20	III	2	—	1	2

Вѣсовые помосты.	Поворотные круга.	Кочегарные ямы на путяхъ.	Сараи для каменнаго угля.	Отхожія мѣста на платформахъ.	Стрѣлочныя будки.	Товарныхъ помѣщеній.			
						Пакгаузовъ.	Платформъ.		Брезентовъ.
							Крыт.	Откр.	
—	—	—	—	1	2	—	—	50	1
—	—	—	—	—	2	—	—	—	—
—	—	—	—	1	3	—	—	50	1
1	1	2	1	1	9	19	—	50	10
—	—	—	—	1	3	39	160	160	15
—	—	—	—	1	2	—	—	50	1
—	—	1	—	1	2	—	—	50	5
1	1	2	3	1	3	19	46	152	5
—	—	—	—	—	2	—	—	—	2
—	—	—	—	1	2	—	—	50	25
—	—	2	—	1	2	—	40	120	25
—	—	—	—	—	2	—	40	70	—
—	—	—	—	—	2	—	—	—	—
—	1	1	2	1	4	40	80	52	28
—	—	—		—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	1	2	—	70	—	—
1	1	1	1	—	4	19	40	120	22

№ по порядку.	Наименованіе станцій.	Разстоянія между станціями.	Классы.	Жилые дома.		Паровозныя зданія.	
				Двухъ этажные.	Одно этажные.	Число.	Количество стойлъ.
35	Богородицкъ	23	IV	—	2	—	—
36	Товарково	12	Полуст.	—	—	—	—
37	Малевка.	10	III	—	1	1	2
38	Карасп	22	IV	—	1	—	—
39	Турдей.	14	Разъѣздъ.	—	1	—	—
40	Колодези	5	IV	—	1	—	—
41	Ефремовъ	21	II	—	4	1	9
42	Боборыкино	24	IV	—	1	—	—
43	Становая.	26	IV	—	1	—	—
44	Елецъ	24	II	—	5	1	4
	ИТОГО	—	—	9	53	12	59

Вѣсовые помосты.	Поворотные круга.	Кочегарные ямы на путяхъ.	Сараи для каменнаго угля.	Отхожія мѣста на платформахъ.	Стрѣлочныя будки.	Товарныхъ помѣщеній.			
						Пакгаузовъ.	Платформъ.		Брезентовъ.
							Крыт.	Откр.	
—	—	—	—	1	2	26	52	160	30
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	1	2	—	—	50	3
—	—	—	—	1	2	—	—	50	15
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	1	2	—	—	50	18
—	1	1	2	1	5	76	160	187	75
—	—	—	—	1	2	—	—	30	8
—	—	—	—	1	1	—	—	50	4
1	1	1	1	1	3	39	160	160	55
7	9	11	10	29	118	394	1128	2479	410

Водоснабженіе:

Всѣ станціи Ряжско-Вяземской желѣзной дороги имѣютъ отдѣльныя водоснабженія за исключеніемъ станціи Колодези при которой нѣтъ достаточнаго источника, а потому взамѣнъ водоснабженія на станціи Колодези устроено добавочное водоснабженіе на разъѣздѣ Турдей.

Изъ вѣдомости ниже помѣщенной усматриваются источники и способъ водоснабженія станцій.

ВОДОСНАБЖЕНІЕ.

РЯЖСКО-ВЯЗЕМСКАЯ
желѣзная дорога.

ТАБЛИЦА ДАННЫХЪ

№ по порядку.	Наименованіе станцій съ водокачками отъ Вязьмы.	Классъ станцій.	ИСТОЧНИКИ. 1) Родъ. 2) Приспособленіе. 3) Объемъ производительность. а) Рѣка. а) Запруда. а) Суточный расходъ рѣки. б) Прудъ. б) Фильтрація. б) Полезный объемъ пруда. в) Колодезь. в) Сборъ. в) Суточная прибыль колодца.
1	Вязьма .	II	Источникъ—Рѣка Улица. Для фильтраціи воды—Особый колодезь съ дренажемъ изъ камня и гравія.
2	Поляны Воейкова*).	III	Источникъ—Ключевой колодезь, съ суточною прибылью отъ 7,5 до 10,0 к. с. Колодезь изъ ряжей. Глубина — 5%. Площадь сѣченія — 4 кв. с.
3	Износки .	IV	Источникъ—Ключевой колодезь.
4	Мятлевская.	II	Источникъ—Ключевой колодезь съ среднею суточною прибылью 7,3 к. с. Колодезь—квадратный,—изъ ряжей.
5	Троицкая .	IV	Источникъ—ключевой колодезь съ суточною прибылью до 9 к. с. и съ запасомъ воды до 3,5 к. с. Колодезь—изъ ряжей. Глубина—8,5 %. Площадь сѣченія—4 кв. с.
6	Пятовская .	IV	Источникъ—ключевой колодезь.

ПРИМѢЧАНІЕ: 1) На станціи Исаково глубокій кирпичный колодезь, устроенный устройство водоснабженія изъ рѣки.

ПО ВОДОСНАБЖЕНІЮ.

РЯЖСКО-ВЯЗЕМСКАЯ желѣзная дорога.

Наибольшая средняя высота подъема водопровода.	Родъ и размѣръ трубъ водопровода.	Протяженіе водопровода къ путевому крану.	Протяженіе всасывающихъ и напорныхъ трубъ.	Общая длина станціоннаго водопровода.	Система и типъ нароваго котла.
Отъ средняго уровня рѣки . . . . . 7 1/2 %. Отъ соска . . . 8 7/10 %.	Трубы станціонныхъ водопроводовъ, чугунныя д—а отъ 3″ до 4″, съ соединеніемъ раструбовъ на свинцѣ и отчасти на спеціальной мастикѣ.	Длина водопроводовъ къ путевому гидравлическому крану, состоящаго изъ чугунныхъ трубъ, д—а 4″, находится въ предѣлахъ отъ 650 до 750.	158 (по профилю).	228	Горизонтальный цилиндрическій котелъ съ кипятильникомъ, съ внѣшнею топкою, безъ внутренней жаровой трубы.
Отъ средняго уровня воды въ колодцѣ. 6,5 . Отъ соска . . . 7,5 %.			19	850	Такой же системы и типа.
» » »			» »	76,09	Такой же системы и типа.
» » »			» »	142,20	Такой же системы и типа.
Отъ средняго уровня воды въ колодцѣ. 11,09 %. Отъ соска . . . 11,93 %.			18,5	81,53	Такой же системы и типа.
» » »			» »	80,60	Такой же системы и типа.

при конструкціи дороги въ настоящее время не доставляетъ воды. Предполагается

№ по порядку.	Наименованіе станцій съ водокачками отъ Вязьмы.	Классъ станцій.	И С Т О Ч Н И К И. 1) Родъ. 2) Приспособленіе. 3) Объемъ-Производительность. а) Рѣка. а) Запруда. а) Суточный расходъ рѣки. б) Прудъ. б) Фильтрація. б) Полезный объемъ пруда. в) Колодезь. в) Сборъ. в) Суточная прибыль колодца.
7	Калуга*).	I.	Источникъ—Прудъ на ручьѣ вмѣстимостью, при глубинѣ въ 1,5 ⁰/₀ до 600 к. с. и съ суточною прибылью въ 29 к. с.—Плотина—изъ земляной дамбы, укрѣпленной шпунтовымъ рядомъ свай, съ досчатымъ водоспускомъ.
8	Покровское.	IV.	Источникъ—Рѣчка Некрасовка, съ суточною прибылью воды въ 9 к. с. Для фильтраціи воды—дренажъ изъ камня. Вода запружена земляной дамбой съ досчатымъ водосливомъ.
9	Ферзиково.	III.	Источникъ—Прудъ объемомъ до 3168,65 к. с., съ площадью окрестной низменности до 39,60 десят. Запруда—изъ земляной насыпи съ деревяннымъ водоспускомъ. Для фильтраціи—деревянная дренажная труба по дну пруда.
10	Алекинъ.	III.	Источникъ—Рѣка Ока. Для фильтраціи—дренажъ изъ слоевъ камня у пріемнаго отверстія проточной деревянной трубы.
11	Суходолъ.	IV.	Источникъ - Прудъ, питающійся ключами и весенними водами. - Объемъ 1260 к. с. Прибыль ключей въ лѣтнее время въ секунду = 0,008 к. с. Плотина — Земляная сплошная дамба безъ водоспуска съ шпунтовымъ укрѣпленіемъ.
12	Обидимо.	IV.	Источникъ—Рѣка Волоть. Вода запружена. Для фильтраціи — дренажъ изъ камня и гравія у пріемнаго отверстія проточной трубы.

ПРИМѢЧАНІЕ. 1) На станціи Калуга устраивается добавочное водоснабженіе изъ

Наибольшая средняя высота подъема водопровода.	Родъ и размѣръ трубъ водопровода.	Протяженіе водопровода къ путевому крану.	Протяженіе всасывающихъ и напорныхъ трубъ.	Общая длина станціоннаго водопровода.	Система и типъ пароваго котла.
Отъ средняго уровня воды. . . . . 27,72%.	Трубы станціонныхъ водопроводовъ—чугунныя, д—а отъ 3″ до 4″, съ соединеніемъ раструбовъ на свинцѣ и отчасти на спеціальной мастикѣ.	Длина водопроводовъ къ путевому гидравлическому крану, состоящаго изъ чугунныхъ трубъ, д—а 4″, находится въ предѣлахъ отъ 650 до 750.	1074	1463	Вертикальный локомобильный котелъ съ внутреннею топкой и прогарными трубками, безъ кирпичной кладки.
Отъ горизонта низкихъ водъ . . . . . 4,16%.			223,4 (по профили).	293,31	Горизонтальный цилиндрическій котелъ безъ жаровой трубы и безъ кипятильника съ внѣшнею топкой.
Отъ соска . . . 10,25%.			217	286	Такой же системы и типа.
Отъ низкихъ водъ рѣки . . . . . 11,61%.			369	460	Такой же системы и типа.
Отъ соска . . . 8,16%.			64,36	128,86	Такой же системы и типа.
Отъ обыкновеннаго уровня рѣки . . . 4,95%. Отъ низкихъ водъ 5,7 %.			12,4	76,91	Цилиндрической котелъ горизонтальной системы, безъ жаровой трубы, съ однимъ кипятильникомъ.

колодца.

№ по порядку.	Наименованіе станцій съ водокачками отъ Вязьмы.	Классъ станцій.	ИСТОЧНИКИ. 1) Родъ. 2) Приспособленіе. 3) Объемъ производительность. а) Рѣка. а) Запруда. а) Суточный расходъ рѣки. б) Прудъ. б) Фильтрація б) Полезный объемъ пруда. в) Колодезь. в) Сборъ. в) Суточная прибыль колодца.
13	Протопопова.	II.	Источникъ—Рѣка Уна. Вода запружена. Для фильтраціи воды особый колодезь съ дренажемъ.
14	Тула . .	IV.	Источникъ—ключевой колодезь, состоящій изъ системы 4-хъ сообщающихся водоемовъ. Общій полезный объемъ воды—7,2 к. с. Глубина колодца—2,9°/, общая площадь—4 кв. с.
15	Присады .	IV.	Источникъ—Рѣка Шать, съ расходомъ протекающей воды въ 1 м. въ 3,4 к. с.
16	Оболенское.	IV.	Источникъ—Рѣка Сухая Гать. Плотина изъ земляной дамбы, съ шпунтовымъ укрѣпленіемъ, съ деревяннымъ водосливомъ. Для фильтраціи—особый колодезь съ дренажемъ.
17	Узловая .	II.	Источникъ—Колодезь на ручьѣ съ особымъ дренажемъ для сбора воды.
18	Узловая .	II.	Источникъ—Рѣка Любовка. Плотина изъ земляной дамбы съ шпунтовымъ укрѣпленіемъ, съ тремя щитами досчатаго водослива.—Для фильтраціи особый колодезь съ дренажемъ.
19	Епифань .	IV.	Источникъ—Прудъ, имѣющійся весенними водами, съ объемомъ воды, при высотѣ стоянія въ 3,85°/, до 5000 к. с. Вода запружается въ оврагѣ сплошною земляною дамбой.

Наибольшая средняя высота подъема водопровода.	Родъ и размѣръ трубъ водопровода.	Протяженіе водопровода къ путевому крану.	Протяженіе всасывающихъ и напорныхъ трубъ.	Общая длина станціоннаго водопровода.	Система и типъ парового котла.
Отъ низкихъ водъ рѣки. . . . . 8,5%.	Трубы станціонныхъ водопроводовъ, чугунныя д—а отъ 3″ до 4″, съ соединеніемъ раструбовъ на свинцѣ и отчасти на спеціальной мастикѣ.	Длина водопроводовъ къ путевому гидравлическому крану, состоящаго изъ чугунныхъ трубъ, д—а 4″, находится въ предѣлахъ отъ 650| до750|.	145| (напор. труб.)	237,68|	Простой цилиндрическій котелъ, горизонтальный, безъ жаровой трубы и безъ кипятильника, съ внѣшнею топкой.
Отъ соска . . . . 5,6%.			10,23|	87,88|	Такой же системы и типа.
Отъ средняго уровня рѣки . . . . . 7,1%.			69|	120,90|	Котелъ такой же системы, безъ жаровой трубы, но съ кипятильникомъ.
Отъ средняго уровня воды . . . . . 25,49%. Отъ соска . . . 26,84%.			» »	523,64|	Такой же системы и типа.
Отъ средняго уровня воды . . . . . 6,8 %. Отъ соска . . . 8,14%.			» »	249,79|	Такой же системы и типа.
» » »			» »	» »		Такой же системы и типа.
Отъ соска . . . 9,42%.			» »	227,02|	Котелъ такой же системы, но безъ кипятильника.

№ по порядку.	Наименованіе станцій съ водокачками отъ Вязьмы.	Классъ станцій.	ИСТОЧНИКИ. 1) Родъ. 2) Приспособленіе. 3) Объемъ производительность. а) Рѣка. а) Запруда. а) Суточный расходъ рѣки. б) Прудъ. б) Фильтрація. б) Полный объемъ пруда в) Колодезь. в) Сборъ. в) Суточная прибыль колодца.
20	Клекотки.	III.	Источникъ — Колодезь на ручьѣ съ суточною прибылью до 20 к. с.
21	Павелецъ.	IV.	Источникъ—Ключевой колодезь, состоящій изъ системы 2-хъ водоемовъ.
22	Скопинъ.	II.	Источникъ—Прудъ на ручьѣ. Плотина изъ земляной дамбы съ шпунтовымъ укрѣпленіемъ, съ досчатымъ водосливомъ.
23	Желтухино.	IV.	Источникъ—Прудъ съ земляною дамбой, съ досчатымъ водосливомъ.
24	Ряжскъ.	II.	Источникъ—Рѣка Хупта.
25	Богородицкъ.	IV.	Источникъ—Ключевой колодезь. Колодезь—Срубъ изъ пластинъ. Глубина—7,1°. Площадь—1,8 к. с.
26	Малевка.	III.	Источникъ — Ключевой колодезь съ суточною производительностью 6,5 кв. с. Колодезь—бревенчатый срубъ. Глубина—9,3°. Площадь—1,6 кв. с.

Наибольшая средняя высота подъема водопровода.	Родъ и размѣръ трубъ водопровода.	Протяженіе водопровода къ путевому крану.	Протяженіе всасывающихъ и напорныхъ трубъ.	Общая длина станціоннаго водопровода.	Система и типъ парового котла.
» » »	Трубы станціонныхъ водопроводовъ, чугунныя д—а отъ 3″ до 4″, съ соединеніемъ раструбовъ на свинцѣ и отчасти на спеціальной мастикѣ.	Длина водопроводовъ къ путевому гидравлическому крану, состоящаго изъ чугунныхъ трубъ, д—а 4″, находится въ предѣлахъ отъ 650| до 750|.	» »	148,750|	Такой же системы и типа.
» » »			» »	» »	Вертикальный паровой котелъ, безъ кирпичной обкладки, съ внутреннею топкой и водяными трубками въ огневой камерѣ.
» » »			» »	» »	Горизонтальный цилиндрическій котелъ, безъ жаровой трубы и безъ кипятильника, съ внѣшнею топкой.
» » »			» »	» »	Вертикальный паровой котелъ, съ кирпичною обкладкой, съ внутренней топкой.
Отъ средняго уровня воды . . . . . 6,25%. » » »			5180|	» »	Горизонтальный котелъ, безъ жаровой трубы, съ однимъ кипятильникомъ, съ внѣшнею топкой.
Отъ средняго уровня воды . . . . . 9,0%.			19,40|	82,40| Горизонтальный, котелъ, безъ жаровой трубы и безъ кипятильника, съ внѣшнею топкой.
Отъ средняго уровня воды . . . . . 8,5%.			19,40|	82,40| Такой же системы и типа.

№ по порядку.	Наименованіе станцій съ водокачками отъ Вязьмы.	Классъ станцій.	И С Т О Ч Н И К И. 1) Родъ. 2) Приспособленіе. 3) Объемъ производительность. а) Рѣка. а) Запруда. а) Суточный расходъ рѣки. б) Прудъ. б) Фильтрація. б) Полезный объемъ пруда. в) Колодезь. в) Сборъ. в) Суточная прибыль колодца.
27	Караси. .	IV.	Источникъ—Прудъ.
28	Турдей. .	Полуст.	Источникъ—Рѣчка Турдей.
29	Ефремовъ.	II.	Источникъ—Ключевой колодезь съ суточною производительностью въ сухое время въ 6 куб. с.—Колодезь—бревенчатый срубъ.
30	Бабарыкино.	IV.	Источникъ—Прудъ.
31	Становая .	IV.	Источникъ—Прудъ. Плотина—изъ земляной дамбы съ земляным водосливомъ, вымощеннымъ камнемъ.
32	Еленъ . .	II.	Источникъ—Ключевой колодезь, глубиною въ 12,5% и площадью к. с. 1,85

Наибольшая средняя высота подъема водопровода.	Родъ и размѣръ трубъ водопровода.	Протяженіе водопровода къ путевому крану.	Протяженіе всасывающихъ и напорныхъ трубъ.	Общая длина станціоннаго водопровода.	Система и типъ цароваго котла.
Отъ средняго уровня воды . . . . . 9,5%.	Трубы станціонныхъ водопроводовъ, чугунныя д—а отъ 3″ до 4″, съ соединеніемъ раструбовъ на свинцѣ и отчасти на спеціальной мастикѣ.	Длина водопроводовъ къ путевому гидравлическому крану, состоящаго изъ чугунныхъ трубъ, д—а 4″, находится въ предѣлахъ отъ 65саж. до 75саж.	» »	338,85саж.	Такой же системы и типа
Отъ средняго уровня воды . . . . . 6,0%.			» »	20,3саж.	Такой же системы и типа.
Отъ средняго уровня воды . . . . . 6,5%.			13,5саж.	97,005саж.	Для приведенія въ движеніе машины пользуются паромъ станціонныхъ паровозовъ.
Отъ средняго уровня воды . . . . . 17,5%.			16саж.	411,3саж.	Горизонтальный котелъ, безъ жаровой трубы и безъ кипятильника, съ внѣшнею топкой.
Отъ средняго уровня воды . . . . . 6,0%.			164саж. (напор. труб.)	241саж.	Такой же системы и типа.
Отъ средняго уровня воды . . . . . 15,0%.			26,5саж.	112саж.	Для приведенія въ движеніе машины пользуются паромъ станціонныхъ паровозовъ.

№ по порядку.	Наименованіе станцій съ водокачками отъ Вязьмы.	Классъ станцій.	Типъ печи пароваго котла и родъ употребляемаго топлива.
1	Вязьма	II.	Печь съ однимъ общимъ ходомъ подъ корпусомъ котла и съ однимъ каналомъ подъ кипятильникъ р. Родъ топлива.—Дрова.
2	Поляны Воейкова .	III.	Печь такой-же конструкціи. Родъ топлива.—Дрова.
3	Износки.	IV.	Печь такой-же конструкціи. Родъ топлива.—Дрова.
4	Мятлевская . . .	II.	Печь такой-же конструкціи. Родъ топлива.—Дрова.
5	Троицкая	IV.	Печь такой-же конструкціи. Родъ топлива.—Дрова.
6	Пятовская	IV.	Печь такой-же конструкціи. Родъ топлива.—Дрова.

Система и типъ паровой машины и насоса.	Размѣръ силы паровой машины.	Время накачиванія въ бакъ машиною 1 куб. саж. воды.
Горизонтальная водоподъемная машина съ однимъ маховикомъ, съ спеціальный передачей движенія при посредствѣ колѣнчатаго вала (донка) *).	» »	1 часъ.
Горизонтальный универсальный насосъ двойнаго дѣйствія, съ спеціальнымъ пароспредѣленіемъ и не съ посредственной передачей движенія.	3 пар. лош.	» »
Машина такой-же системы и типа.	5 пар. лош.	35 мин.
Машина горизонтальной системы, съ однимъ вертикальнымъ насосомъ, съ передачей движенія при посредствѣ колѣнчатаго вала и шатуновъ.	3 пар. лош.	» »
Горизонтальный универсальный насосъ двойнаго дѣйствія, съ спеціальнымъ пароспредѣленіемъ и съ непосредственной передачей движенія.	4 пар. лош.	» »
Универсальный насосъ двойнаго дѣйствія. Системы Haynard'a Tyler'a.	**) 6,0 пар. л. (сила насоса)	52 мин.

*) Стаканы насосовъ означенныхъ машинъ вставлены втулки въ виду маломѣрности водопроводныхъ трубъ.

**) Указанный размѣръ силы относится къ насосамъ безъ втулокъ.

№ по порядку.	Наименованіе станцій съ водокачками отъ Вязьмы.	Классъ станцій.	Типъ печи пароваго котла и родъ употребляемаго топлива.
7	Калуга	I.	Котелъ безъ кирпичной обкладки. Родъ топлива.—Уголь.
8	Покровское . . .	IV.	Печь простѣйшей конструкціи, съ однимъ общимъ ходомъ подъ корпусомъ котла. Родъ топлива.—Уголь.
9	Ферзиково	III.	Печь такой-же конструкціи. Родъ топлива.—Уголь.
10	Алекинъ	III.	Печь такой-же конструкціи. Родъ топлива.—Уголь.
11	Суходолъ . . .	IV.	Печь такой-же конструкціи. Родъ топлива.—Уголь.
12	Обидимо	IV.	Печь съ однимъ каналомъ подъ котломъ и съ однимъ пролетомъ подъ кипятильникъ. Родъ топлива.—Уголь.
13	Протопопова . . .	II.	Печь съ общимъ ходомъ подъ котломъ и съ боковъ. Родъ топлива.—Уголь.

Система и типъ паровой машины и насоса.	Размѣръ силы паровой машины.	Время накачиванія въ бакъ машиною 1 куб. саж. воды.
Обыкновенная горизонтальная машина съ двумя маховиками и съ 2-мя вертикальными насосами, съ передачей движенія при посредствѣ колѣнчатаго вала и шатуновъ.	14 пар. л.	40 мин.
Донка.	6 пар. лош. (сила насоса)	» »
Обыкновенная горизонт. машина съ двумя маховиками и съ 2-мя вертикальными насосами, съ передачей движенія при посредствѣ колѣнчатаго вала и шатуновъ.	4 пар. лош.	45 мин.
Машина такой-же системы и типа.	4 пар. лош.	40 мин.
Американскій насосъ системы Haynard'a Tyler'a.	3 пар. лош.	40 мин.
Машина такой-же системы и типа.	3 пар. лош.	50 мин.
Обыкновен. горизонт. машина съ двумя маховиками и съ 2-мя вертикальными насосами, съ передачей движенія при посредствѣ колѣнчатаго вала и шатуновъ.	4 пар. лош.	30 мин.

№ по порядку.	Наименованіе станцій съ водокачками отъ Вязьмы.	Классъ станцій.	Типъ печи нароваго котла и родъ употребляемаго топлива.
14	Тула.	IV.	Печь такой-же конструкціи. Родъ топлива.—Уголь.
15	Присады	IV.	Печь съ общимъ ходомъ подъ котломъ и съ боковъ и съ однимъ каналомъ кипятильника. Родъ топлива.—Уголь.
16	Оболенское. . . .	IV.	Такой-же конструкціи. Родъ топлива.—Уголь.
17	Узловая.	II.	Такой-же конструкціи. Родъ топлива. -Уголь.
18	Узловая.	II.	Такой-же конструкціи. Родъ топлива.—Уголь.
19	Епифань	IV.	Печь съ однимъ общимъ ходомъ подъ котломъ и съ боковъ. Родъ топлива.—Уголь.

Система и типъ паровой машины и насоса.	Размѣръ силы паровой машины.	Время накачиванія въ бакъ машиною 1 куб. саж. воды.
Спеціальный американскій насосъ системы Haynard'a Tyler'a.	3 пар. лош.	37 мин.
Донка *).	6 пар. лош. **) (сила насоса)	52 мин.
Донка *).	6 пар. лош. **) (сила насоса)	52 мин.
Обыкновен. горизонт. машина съ двумя маховиками и съ 2-мя вертикальными насосами, съ передачей движенія при посредствѣ колѣнчатаго вала и шатуновъ.	4 пар. лош.	25 мин.
Донка *).	» »	» »
Американскій насосъ системы Haynard'a Tyler'a.	3 пар. лош.	» »

*) Стаканы насосовъ означенныхъ машинъ вставлены втулки въ виду маломѣрности водопроводныхъ трубъ.

**) Указанный размѣръ силы относится къ насосамъ безъ втулокъ.

№ по порядку.	Наименованіе станцій съ водокачками отъ Вязьмы.	Классъ станцій.	Типъ печи пароваго котла и родъ употребляемаго топлива.
20	Клекотки	III.	Печь такой-же инструкціи. Родъ топлива.—Уголь.
21	Павелецъ	IV.	Котелъ безъ кирпичной обкладки. Родъ топлива.—Уголь.
22	Скопинъ	II.	Печь съ однимъ дымовымъ ходомъ подъ корпусомъ котла. Родъ топлива.—Уголь.
23	Желтухино . . .	IV.	Печь съ боковыми окружными ходами. Родъ топлива.—Уголь.
24	Ряжскъ	II.	» » » » Родъ топлива.—Уголь.
25	Богородицкъ . . .	IV.	Печь съ однимъ общимъ ходомъ подъ корпусомъ котла и съ боковъ. Родъ топлива.—Уголь.
26	Малевка	III.	Печь такой-же конструкціи. Родъ топлива.—Уголь.

Система и типъ паровой машины и насоса.	Размѣръ силы паровой машины.	Время накачиванія въ бакъ машиною 1 куб. саж. воды.
Обыкновен. горизонт. машина съ двумя маховиками и съ 2-мя вертикальными насосами, съ передачей движенія при посредствѣ колѣнчатаго вала и шатуновъ.	3 пар. лош.	40 мин.
Вертикальная обращенная машина съ однимъ насосомъ и съ однимъ Маховикомъ.	» »	» »
Горизонтальная машина съ качательнымъ паровымъ цилиндромъ, съ однимъ вертикальнымъ насосомъ и съ однимъ маховикомъ.	6 пар. лош.	» »
Машина такой-же системы и типа.	6 пар. лош.	» »
Американскій насосъ системы Haynard'a Tyler'a.	» »	» »
Машина такой-же системы и типа.	4 пар. лош.	45 мин.
Горизонтальная паровая машина передающая движеніе при посредствѣ зубчатыхъ колесъ и двухъ валовъ съ маховиками двумъ вертикальнымъ насосамъ въ водоемномъ колодцѣ.	4 пар. лош.	45 мин.

№ по порядку.	Наименованіе станцій съ водокачками отъ Вязьмы.	Классъ станцій.	Типъ печи парового котла и родъ употребляемаго топлива.
27	Караси	IV.	Печь такой-же конструкціи. Родъ топлива.—Уголь.
28	Турдей	Полуст.	Печь такой-же конструкціи. Родъ топлива. — Уголь.
29	Ефремовъ	II.	» » » »
30	Бабарыкино . . .	IV.	Печь такой-же конструкціи. Родъ топлива.—Уголь.
31	Становая	IV.	Печь такой-же конструкціи. Родъ топлива.—Уголь.
32	Елецъ	II.	» » » »

Система и типъ паровой машины и насоса.	Размѣръ силы паровой машины.	Время накачиванія въ бакъ машиною 1 куб. саж. воды.
Горизонтальная паровая машина съ двумя вертикальными насосами.	4 пар. лош.	33 мин.
Американскій насосъ системы Haynard'a Tyler'a.	4 пар. лош.	52 мин.
Горизонтальная паровая машина съ 2-мя вертикальными насосами.	6 пар. лош.	» »
Машины такой-же системы и типа.	4 пар. лош.	» »
Американскій насосъ системы Haynard'a Tyler'a.	3 пар. лош.	1 ч. 15 м.
Горизонтальная паровая машина передающая движеніе при посредствѣ зубчатыхъ колесъ и двухъ валовъ съ маховиками двумъ вертикальнымъ насосамъ въ водяномъ колодцѣ.	6 пар. лош.	50 мин.

Телеграфъ.

Телеграфная линія Р.-В. ж. д. на всемъ протяженіи своемъ по главной линіи и по Елецкой вѣтви имѣетъ два провода, верхній № 1 и слѣдующій за нимъ № 2. Кромѣ того, между ст. Калуга и Узловая ниже провода № 2 подвѣшенъ еще 3-й проводъ, который на ст. Узловая соединенъ съ вторымъ проводомъ Елецкой вѣтви и составляетъ съ нимъ одну линію.

Всѣ проводы, изъ проволоки толщиною 4 ммилл., подвѣшены на фарфоровыхъ изоляторахъ къ сторонѣ столбовъ, обращенной къ полотну дороги, на разстояніи 36″ одинъ отъ другаго. Изоляторы насажены на желѣзныя крючья, ввинченные въ столбы и укрѣплены просмоленою пенькою.

Столбы, углубленные въ землю на $2^{1/2}$ арш. не ближе 5 саж. отъ рельсовъ въ количествѣ 20 штукъ на версту, поставлены на разстояніи 25 саж. одинъ отъ другого. Длина ихъ вообще 12 арш. и толщина въ тонкомъ концѣ 4 вершка. По главной линіи столбы сосновые и не въ большомъ количествѣ еловые, незамѣненные еще при валовомъ ремонтѣ новыми, изъ сосноваго лѣса. На Елецкой вѣтви столбы преимущественно дубовые и не въ большомъ количествѣ сосновые. Въ нѣкоторыхъ мѣстахъ, гдѣ телеграфные про-

воды переносятся черезъ полотно дороги, длина столбовъ до 18 арш.

Первый проводъ раздѣляется по главной линіи на станціяхъ: Поляны-Воейково, Мятлевская, Калуга, Ферзиково, Алексинъ, Суходолъ, Протопопово, Присады, Узловая, Клекотки и Скопинъ на 12 круговъ и по Елецкой вѣтви, на ст. Малевка и Ефремовъ на 3 круга.

Второй проводъ раздѣляется на ст. Калуга и Узловая на 3 круга.

Третій проводъ, соединенный со 2 Елецкой вѣтвью, раздѣленія на круги не имѣетъ.

На станціяхъ съ раздѣленіемъ круговъ, какъ перваго, такъ и втораго провода, установлено по двѣ батареи, дѣйствующія постояннымъ токомъ на каждый кругъ отдѣльно и по два аппарата съ коммутаціей, для циркулярнаго дѣйствія всей линіи.

Первый проводъ соединяетъ всѣ станціи и полустанціи дороги и служитъ главнымъ образомъ для передачи поѣздныхъ депешъ. Онъ соединенъ съ коммутаторами, имѣющимися въ казармахъ и сторожевыхъ домахъ, приблизительно черезъ каждыя три версты для, приведенія въ дѣйствіе поѣздныхъ аппаратовъ, въ случаѣ остановки поѣздовъ на пути. Между станціями Павелецъ и Скопинъ, при упорномъ пути, устроенъ постоянный телеграфный постъ съ аппаратомъ, включеннымъ въ дѣйствіе по первому проводу.

Кромѣ того, въ первый проводъ включаются также аппараты для временныхъ постовъ, которые устраиваются для разныхъ нуждъ дороги, какъ-то: при балластныхъ карьерахъ, при дровяныхъ складахъ въ мѣстахъ дороги, подверженныхъ особенно сильнымъ снѣжнымъ заносамъ и проч.

Второй и третій проводы, соединяя главнѣйшія станціи дороги, а именно: Вязьма, Мятлевская, Калуга, Алексинъ, Протопопово, Тула, Узловая, Скопинъ, Ряжскъ, Ефремовъ, и Елецъ, служатъ для передачи служебной и общей телеграфной корреспонденціи. Второй проводъ соединенъ съ коммутаторами аппаратовъ перваго провода всѣхъ остальныхъ станцій и полустанцій, съ цѣлью доставленія возможности, въ случаѣ надобности, включать эти аппараты въ дѣйствіе по второму проводу.

По вѣтви отъ ст. Калуга, второй и третій проводы проведены въ городъ, въ которомъ устроены телеграфныя станціи при Управленіи дорогою и при конторѣ службы Движенія. Станціи эти имѣютъ прямое сообщеніе со станціями на линіи.

Къ столбамъ Ряжско-Вяземской желѣзной дороги, съ противоположной стороны отъ полотна дороги, подвѣшены правительственные проводы: по главной линіи отъ Вязьмы до ряжска № 124 и отъ ст. Тула чрезъ Узловую по Елецкой вѣтви до Ельца проводы №№ 34 и 131.

На ст. Ферзиково и Мятлевская установлены аппараты для особыхъ вѣтвей къ правительственнымъ телеграфнымъ станціямъ въ городахъ: Таруса и Медынь, для внутренней телеграфной корреспонденціи этихъ городовъ, чрезъ посредство телеграфа Ряжско-Вяземской желѣзной дороги.

Для пріема и передачи депешъ общей корреспонденціи по всей Имперіи, Телеграфъ Ряжско-Вяземской желѣзной дороги сообщенъ съ правительственными телеграфными станціями, особыми вѣтвями: въ Калугѣ длиною около 2 верстъ, въ Тулѣ длиною 2 вер. 275 саж., въ Скопинѣ длиною 440 саж. и въ Ельцѣ длиною 1 вер. 337 саж.

На станціяхъ Калуга, Оболенская, Узловая и Боборыкина, отъ которыхъ водоподъемныя зданія для водоснабженія находятся въ отдаленномъ разстояніи, устроены вѣтви съ однимъ проводомъ, съ электрическими звонками, посредствомъ которыхъ подаются сигналы о началѣ и прекращеніи качанія воды въ баки резервуарныхъ зданій. Длина этихъ вѣтвей, первой 2 вер. 295 саж., второй 260 саж., третьей 2 вер. и четвертой 333 саж.

Телеграфъ Ряжско-Вяземской желѣзной дороги сообщается съ телеграфами сосѣднихъ дорогъ: а) на ст. Вязьма съ телеграфомъ Московско-Брестской желѣзной дороги посредствомъ аппаратовъ, установленныхъ въ жиломъ домѣ товарной станціи Ряжско-Вя-

земской дороги и въ пассажирскомъ вокзалѣ Московско-Брестской дороги. Аппараты эти соединены проводомъ, подвѣшеннымъ на столбахъ Московско-Брестской дороги и приводятся въ дѣйствіе особою батареею.

б) На ст. Протопопово съ телеграфомъ Московско-Курской желѣзной дороги посредствомъ аппаратовъ, установленныхъ на этой станціи и въ пассажирскомъ вокзалѣ ст. Тула Московско-Курской желѣзной дороги. Аппараты эти соединены особымъ проводомъ подвѣшеннымъ на столбахъ Ряжско-Вяземской и Московско-Курской желѣзныхъ дорогъ и приводятся въ дѣйствіе особыми батареями. На вѣтви отъ станціи Протопопово къ вокзалу Московско-Курской дороги въ сторожевомъ домѣ устроенъ телеграфной постъ, для сношеній при движеніи передаточныхъ поѣздовъ на Московско-Курскую дорогу и обратно.

в) На ст. Ряжскъ съ телеграфами Рязанско-Козловской и Ряжско-Моршанской дорогъ, посредствомъ аппарата, установленнаго въ пассажирскомъ зданіи Рязанско-Козловской дороги, соединеннаго особымъ проводомъ съ аппаратомъ, установленнымъ на Ряжской товарной станціи Ряжско-Вяземской дороги.

г) На ст. Скопинъ-Чулковскій съ телеграфомъ Чулковской желѣзной дороги, посредствомъ установленнаго на этой станціи аппарата, включеннаго въ дѣйствіе телеграфной линіи Чулковской дороги.

д) На полустанціи Товарково съ телеграфомъ желѣзной дороги Товарищества Средне-Россійской каменно-угольной и горнозаводской промышленности, посредствомъ установленнаго на этой станціи аппарата, включеннаго въ дѣйствіе телеграфной линіи этой дороги.

и е) На ст. Елецъ съ телеграфомъ Орловско-Грязской дороги, посредствомъ особаго провода длиною 4 версты, подвѣшеннаго на столбахъ Ряжско-Вяземской и Орловско-Грязской дорогъ.

Дѣйствующая сила телеграфа къ 1-го Января 1880 г.

	Количество постоянно дѣйствующихъ.			
	Батарей.	Элемент.	Аппаратовъ.	Звонковъ.
1) Для перваго провода	30	662	59	—
2) » втораго »	6	190	13	—
3) » третьяго »	3	120	6	—
4) » соединительныхъ вѣтвей со станціями правительственнаго телеграфа и со станціями сосѣднихъ дорогъ	12	152	15	—
и 5) » вѣтвей съ электрическими звонками.	5	60	—	5
ВСЕГО	56	1184	93	5

Кромѣ показанныхъ въ вѣдомости аппаратовъ, для сопровожденія поѣздовъ. имѣются переносные поѣздные аппараты въ количествѣ 48 штукъ. Всѣ аппараты системы Морзе. фабрикантовъ Воронцова-Вельяминова. Сименса и Гальске и Бернарда Нетша. Элементы батарей системы Мейдингера.

Подвижной составъ.

Подвижнаго состава на линіи Ряжско-Вяземской желѣзной дороги состоитъ:

Паровозовъ товаро-пассажирскихъ	33
товарныхъ	105
Итого . .	138

Изъ этаго числа паровозовъ имѣется 9 серій а именно: 3 серіи завода Шнейдера и К° 58 паровозовъ, 3 серіи Русскаго Общества 43 паровоза, 10 паровозовъ Зигля, 22 паровоза Мальцовскаго промышленно-торговаго товарищества и 5 паровозовъ Коломенскаго завода Струве.

Паровозы малосильные но въ большомъ порядкѣ за исключеніемъ вновь прибывшихъ завода Струве въ которыхъ изъ числа 5-ти паровозовъ два испортились въ пути вслѣдствіе излома кривошипа показавшаго дурную его отливку.

Всѣхъ вагоновъ на дорогѣ 3517 изъ нихъ пассажирскихъ 186 и товарныхъ 3331.

По роду своему вагоны раздѣляются пассажирскіе:

1. ПАССАЖИРСКІЕ.

1)	Директорскій	Завода	Клета 1
2)	I класса	»	» 1
3)	I и II класса	»	» 2
4)	I и II »	»	Эврара 16
безъ серіи	II »	»	Клета 3
Б.	» »	»	Эврара 23
Т.	III »	»	Клета 11
В.	» »	»	Струбинскаго . . 30
»	» »	»	Лильпопа и Рау . 13
»	Арестантскіе	»	Струбинскаго . . 5
С.	Багажные	»	Клета 3
Г.т.	»	»	Лильпопа и Рау . 10
»	Почтовые	»	Коммисаровской школы 5
»	Mixte почтовые съ служебнымъ отдѣленіемъ 3		
»	» служебные съ III классомъ . . 5		
»	Служебный для осмотра дороги завода Лильпопа и Рау 1		
»	Служебный для осмотра дороги завода Струбинскаго 1		
»	III класса разныхъ заводовъ (собственность правительства) 53		

Итого . . 186

2. ТОВАРНЫЕ.

Е.С.к.	Крытые завода Коммисаровской школы		416
Ж.	»	» Ванъ-деръ Ципена . .	265
Л.	»	» Лильпопа и Рау . . .	276
О.П.З.	»	» Путиловскаго	242
О.С.З.	»	» Самсоньевскаго	135
З.К.	»	» Струве (въ Коломнѣ) .	100
безъ серіи	»	» Мальцова	423
К.	Угольные полувагоны завода Коммисаровской школы		539
П.	Угольные полувагоны завода Ванъ-деръ Ципена		247
С.к.	Платформы завода Струве		30
К.	»	» Коммисаровской школы	57
П.	»	» Ванъ-деръ Ципена	258
Л.	»	» Лильпопа и Рау .	38
»	Вспомогательные		3
Е.С.к.	Для нуждъ Матеріальной Службы .		2
		Итого . .	3337

Общее описаніе финансоваго положенія Ряжско-Вяземской желѣзной дороги и мѣстныхъ техническихъ и коммерческихъ ея условій, обратившихъ на себя особое вниманіе Варшавской Подкоммисіи для изслѣдованія желѣзнодорожнаго дѣла, и тѣхъ мѣръ, какія Подкоммисія признаетъ нынѣ необходимыми для улучшенія настоящаго положенія дороги.

ОТДѢЛЪ I.

Финансовое положеніе дороги.

Ряжско-Вяземская желѣзная дорога, протяженіемъ 659 верстъ 411,20 саж., состоитъ изъ шести строительныхъ участковъ. *Первый* изъ этихъ участковъ отъ ст. Ряжскъ до ст. Скопинъ, соединенный въ Ряжскѣ рельсовымъ путемъ со ст. Ряжскъ Рязанско-Козловской желѣзной дороги, открытъ для движенія 8 Декабря 1870 г. Обществомъ Скопинской желѣзной дороги. *Второй* участокъ, отъ ст. Скопинъ до ст. Павелецъ съ вѣтвью къ Павелецкому каменноугольному руднику, открытъ для движенія тѣмъ-же Обществомъ 10 Марта 1872 г., *третій-же*, *четвертый*,

пятый и шестой участки, — отъ ст. Павелецъ до ст. Вязьма и отъ ст. Узловая до ст. Елецъ, (соединенные: въ Ельцѣ рельсовыми путями съ Лучковскою товарною станціею Орловско-Грязской желѣзной дороги, въ Протопоповѣ — съ главнымъ путемъ Московско-Курской желѣзной дороги въ полутораверстномъ разстояніи отъ ст. Тула этой дороги по направленію къ Москвѣ, и наконецъ въ Вязьмѣ — съ путями ст. Вязьма Московско-Брестской желѣзной дороги).—открыты для движенія 15 Декабря 1874 г. тѣмъ-же Обществомъ, переименованнымъ Высочайше дарованною, въ 28 день Апрѣля 1872 года, концессіею, въ Общество Ряжско-Вяземской желѣзной дороги.

Основной капиталъ Общества Ряжско-Вяземской желѣзной дороги, согласно § 20 Высочайше утвержденнаго Устава этого Общества, состоитъ:

а) изъ нарицательной стоимости *перваго* участка дороги, на основаніи Высочайше утвержденной 26 Іюня 1869 г. концессіи Скопинской желѣзной дороги, изъ.	1.584.100	р. кред.
или металлическихъ. . . .	1.364.200	» метал.
б) изъ нарицательной стоимости *втораго* участка дороги . .	557.000	» »
в) изъ нарицательной стоимо-		

сти остальныхъ четырехъ участковъ дороги . . . . . 26.663.500 р. метал.

г) изъ нарицательной стоимости замѣны желѣзныхъ рельсъ стальными . . . . . 827.950 » »

Капиталъ этотъ согласно § 20 того-же Устава, образовался:

1) Выпущенными Обществомъ Скопинской желѣзной дороги акціями, составляющими нарицательную стоимость *перваго* участка Ряжско-Вяземской желѣзной дороги, на 1.584.100 р. кр., а при обмѣнѣ на акціи Ряжско-Вяземской дороги на . . . . . 1.364.200 р. метал.*)

2) Выпускомъ облигацій на нарицательную стоимость *втораго* участка дороги на . . . . . 557.000 р. метал.

3) Выпускомъ на нарицательную стоимость сооруженія остальныхъ *четырехъ* участковъ дороги:

а) дополнительныхъ акцій на. 5.642.700 » »

---

*) Сумма 1.584.100 р. кр. въ переводѣ на металлическіе рубли, считая 5 р. 98 к. за полуимперіалъ, за округленіемъ составляетъ 1.364.200 р. мет., которые совокупно съ дополнительнымъ выпускомъ акцій на 5.642.700 руб. мет., составляютъ акціонерный капиталъ всей Ряжско-Вяземской дороги, въ 7.006.900 р. мет.

б) облигацій на . . . . . 21.020.800 р. метал.

тоже на . . . . . 827.950 » »

Такимъ образомъ весь основный нарицательный капиталъ Ряжско-Вяземской желѣзной дороги составляетъ . . . . . 29.412.650 » »

Выпущеннымъ (на сумму 21.848.750 р. метал.) облигаціямъ, § 21 Высочайше утвержденнаго Устава Общества дороги, дарована *абсолютная гарантія* Правительства, съ присвоеніемъ имъ 5% ежегоднаго дохода, со дня ихъ выпуска и $^1/_{10}$ % погашенія—со дня открытія всей дороги для движенія. При этомъ Правительство оставило за собою всѣ облигаціи, отпуская по 84 р. мет. за каждые 100 мет. руб. нарицательнаго капитала за работы и поставки по дорогѣ во время сооруженія ея.

Означенный выше облигаціонный капиталъ, согласно § 21 того же Устава, можетъ быть увеличенъ до размѣра по 5.000 руб. мет. на каждую версту всей дороги (считая протяженіе ея въ 641$^1/_2$ верст.), а на всю дорогу до 3.207.500 руб. метал., но такое увеличеніе его допускается въ мѣрѣ дѣйствительной надобности, когда, во время эксплоатаціи, по обстоятельствамъ, признаннымъ Правительствомъ уважительными, потребуются новыя капитальныя устройства и въ особенности усиленіе подвижнаго состава, а наличныя средства Общества будутъ для того недостаточны.

Акціямъ, — выпущеннымъ Обществомъ Скопинской желѣзной дороги по концессіи 26 Іюля 1869 г. на сумму 1.364.200 р.,—по § 22 Высочайше утвержденнаго Устава Общества Ряжско-Вяземской желѣзной дороги, дарована *временная Правительственная гарантія* въ 5% дохода (т. е. 69.574 р. 20 к. метал. въ годъ) и $^1/_{10}$ % погашенія. Такая же временная гарантія, тѣмъ-же § 22 Устава, присвоена и акціямъ дополнительнаго выпуска на 5.642.700 руб. метал. нариц. (т. е. по 287.777 р. 70 к. мет: въ годъ), при чемъ означенные пять процентовъ дохода на акціи (всего по 357.351 р. 90 к. мет. въ годъ) обезпечиваются въ теченіи 15 лѣтъ со дня утвержденія Устава Общества дороги. Одна же десятая часть процента на погашеніе капитала по акціямъ обезпечена со дня открытія движенія по послѣднимъ четыремъ участкамъ Ряжско-Вяземской дороги до истеченія 15 лѣтъ, назначенныхъ для дѣйствія гарантіи 5% дохода по акціямъ, такъ что обезпеченіе $^1/_{10}$% на погашеніе капитала по акціямъ прекращется одновременно съ прекращеніемъ обезпеченія 5% дохода на акціи.

Согласно § 23 Устава Общества дороги, во время постройки четырехъ послѣднихъ участковъ дороги, платежъ 5 % дохода по первоначально выпущеннымъ акціямъ (въ 1,364,200 р. м.) производился изъ доходовъ эксплоатаціи первыхъ духъ участковъ, а, по дополнительному выпуску акцій (въ 5,642,700 р. м.)—

изъ строительнаго капитала. По открытіи же движенія на всѣхъ участкахъ платежъ 5 % дохода по всѣмъ акціямъ, равно какъ и 1/10 % на погашеніе акціонернаго капитала, согласно § 23 того же Устава, долженъ производиться изъ эксплоатаціонныхъ доходовъ, съ тѣмъ, что если бы чистаго дохода оказалось недостаточно для уплаты 5 1/10 % по акціямъ, то правительство доплачиваетъ недостающую сумму, выдавая ее авансомъ, причемъ выданныя такимъ образомъ суммы засчитываются какъ долгъ Общества Правительству, съ начетомъ за таковый 5 % интереса въ годъ и возмѣщаются изъ ближайшихъ прибылей Общества.

Эксплоатація перваго и втораго участковъ дороги, производившаяся при самыхъ ограниченныхъ расходахъ, (непревосходившихъ 2194 р. 49 к. въ годъ на версту дороги),—вслѣдствіе недостаточности доходовъ (непревосходившихъ 1878 руб. 11 коп. на версту дороги), дала Обществу ко дню открытія для движенія всей дороги, т. е. къ 15 Декабря 1874 года, дефицитъ въ размѣрѣ 123,644 р. 53 к., а за тѣмъ слишкомъ 4-хъ лѣтняя, съ 15 Декабря 1875 года по 31 Декабря 1879 года, эксплоатація уже всѣхъ шести участковъ дороги, при крайне ограниченныхъ расходахъ (не превышавшихъ 4942 р. 14 к. въ годъ на версту дороги),—при исключительныхъ условіяхъ, въ которыхъ, какъ ниже указано, дорога находится,—не смотря на принимавшіяся правленіемъ Общества и Управленіемъ дороги мѣры къ увеличенію доходности

дороги и сокращенію расходовъ ея по эксплоатаціи, увеличила дефицитъ Общества еще на 2,815,754 р. 25 к., *) который съ причисленіемъ расхода, произведеннаго на первоначальныя потребности эксплоатаціи при открытіи движенію по всей линіи, за время съ 1-го Сентября по 15 Декабря 1874 года въ количествѣ 155,485 р 83 1/4 коп. составилъ 2.971,240 р. 08 1/4 к., такъ что къ 1 января 1880 г. дефицитъ достигъ 3,094,884 р. 61 1/4 коп.

Изъ разъясненій настоящаго положенія дѣла представленныхъ Управляющимъ дорогою Правленіе Общества и сообщенныхъ подкоммисіи оказывается:

а) что причина постоянныхъ дефицитовъ отъ эксплоатаціи дороги проистекаетъ отъ малой доходности ея, являющейся прямымъ послѣдствіемъ не только неблагопріятныхъ техническихъ условій, въ которыхъ находится дорога но преимущественно тѣхъ стѣсненій, которымъ подвержена перевозка по дорогѣ грузовъ прямаго сообщенія.

---

*) Распредѣленіе этой суммы по годамъ:

За 1874 г.	19,325 р.	45 1/2	к.
» 1875 »	655,769 »	53	»
» 1876 »	1.046,004 »	36	»
» 1877 »	364,382 »	39	»
» 1878 »	240,317 »	76 3/4	»
» 1879 »	489,966 »	74 3/4	»
Всего . . .	2.815,754 р.	25	к.

и б) что до приведенія въ исполненіе проектируемыхъ мѣръ, по закрытію вѣтвей и установленію прямыхъ безперегрузенныхъ сообщеній нельзя ожидать увеличенія доходности отъ эксплоатаціи дороги, а затѣмъ не только погашенія уже сдѣланнаго долга Общества Правительству, но и предотвращенія дальнѣйшаго увеличенія таковаго.

Между дѣмъ, вслѣдствіе постоянныхъ дефицитовъ отъ эксплоатаціи дороги долгъ Обществa Правительству со дня утвержденія Устава Обществa, т. е. съ 28 Апрѣля 1872 года по 31 Декабря 1878 года составлялъ уже:

По гарантіи акціонернаго капитала:

капитальнаго
долга до . . 2.727.525 р. 00 к. кр.

исчислено интереса по 5 % въ годъ до . 338.716 р. 35 к. кр.

3.066.241 р. 35 к. кр.

и по гарантіи облигаціоннаго капитала:

капитальнаго
долга до . . 5.524.090 р. 30. к. м.
исчисленнаго
интереса по
5 % въ годъ до 663.415 р. 51 к. м.

6.187.505 р. 81 к. м.

что составитъ . . . . . 7.184.715 р. 48 к. кр.

Всего . 10.250.956 р. 83 к. кр.

Кромѣ долга Правительству . 10.250.956 р. 83 коп.)

Общество должно еще Правительству полученные въ ссуду на покрытіе дефицитовъ отъ эксплоатаціи дороги:

въ 1876 году	350.000	р. 00	к.
» 1877 »	350.000	» 00	»
» 1878 »	600.000	» 00	»
а съ % % на нихъ	157.233	» 34	»
			1.457.233 р. 34 к.

Независимо сего, за непокрытіемъ своевременно накопившихся дефицитовъ по эксплоатаціи дороги 3.094.884 р. 61 1/4 к., Общество вынуждено было уплачивать % % по частнымъ займамъ, къ которымъ оно прибѣгало для уплаты необходимыхъ текущихъ расходовъ. Таковыхъ % %, какъ видно по отчетамъ Правленія общества, уплачено:

за 1875 годъ	77.866	р. 04	к.
» 1876 »	108.191	» 76 3/4	»
» 1877 »	246.922	» 50	»
» 1878 »	119.848	» 27	»
» 1879 »	168.146	» 69 1/2	»
			720.975 р. 27 1/4 к.

Уплачивая столь высокіе % % по частнымъ обязательствамъ, Общество тѣмъ самымъ непроизводительно увеличивало свои расходы по эксплоатаціи и встрѣчая все большія затрудненія къ кредитованію себя чрезъ частныя учрежденія, вынуждено постоянно переплачивать по заготовкамъ разнаго рода матеріаловъ и предметовъ, необходимыхъ для эксплоатаціи, дѣлаемымъ въ кредитъ, что также способствуетъ возрастанію непроизводительныхъ расходовъ, почему, безъ особаго содѣйствія Правительства, Общество дороги само по себѣ никакъ не можетъ выйдти изъ вышеизложеннаго критическаго положенія.

Сравненіе расходовъ и доходовъ за 1878 годъ по дорогамъ: Ряжско-Вяземской Московско-Брестской, Варшавско-Тереспольской Варшавско-Вѣнской Варшавско-Бромбергской, Привисляндской и Лодзинской, входящихъ въ раіонъ Варшавско-Подкоммиссіи.

З А 1878 Г О Д Ъ.	Расходъ.		Доходъ.	
Ряжско-Вяземская	2.858.301	41 1/4	2.617.983	64 1/2
Московско-Брестская	6.820.460	58 3/4	7.706.891	66 1/2
Варшавско-Тереспольская	1.768.679	55	2.496.719	60
Варшавско-Вѣнская и Варшавско-Бромбергская	4.000.486	19	7.745.782	74 1/2
Привислянская	2.339.703	16	2.663.052	07 1/2
Лодзинская	181.488	66 1/2	300.469	39 1/2

При раздѣленіи означеннаго по каждой изъ этихъ дорогъ расхода на число верстъ протяженія дорогъ и

число верстъ пройденныхъ по нимъ поѣздами, получимъ слѣдующія цифры расхода.

ЗА 1878 ГОДЪ.	На версту дороги.	На версту поѣзда.
Ряжско-Вяземская	4.330 р. 76 к.	1 р. 3125 к.
Московско-Брестская	6.634 » 69 »	1 » 3823 »
Варшавско-Терспольская	8.843 » 40 »	1 » 9896 »
Варшавско-Вѣнская и Варшавско-Бромберг-ская	6.700 » 98 »	1 » 3596 »
Привислянская	4.578 » 67 »	1 » 3221 »
Лодзинская	6.980 » 33 »	2 » 7900 »

ОТДѢЛЪ II.

Особыя техническія условія дороги.

1) Предѣльные уклоны и кривыя.

На дорогѣ допущены и преобладаютъ предѣльные уклоны въ 0,01. Наибольшее протяженіе такого уклона безъ площадокъ составляетъ 5 верстъ 190 саж., а отношеніе общаго протяженія всѣхъ предѣльныхъ уклоновъ ко всей длинѣ дороги, составляетъ 34,87%.

Предѣльныя кривыя радіусомъ 300 саж. Отношеніе общаго протяженія всѣхъ кривыхъ частей дороги ко всей ея длинѣ составляетъ 35%.

Такой характеръ профиля оказываетъ, весьма неблагопріятное вліяніе на стоимость ея эксплоатаціи, вызывая, по сравненію съ другими дорогами, необходимость значительно большихъ расходовъ на отопленіе паровозовъ и на ихъ ремонтъ, такъ какъ расходы эти составляющіе весьма значительную долю стоимости эксплоатаціи, находятся въ прямой зависимости отъ количества и крутизны подъемовъ и кривыхъ.

По уставу Общества вѣсъ товарныхъ паровозовъ назначенъ въ 28 тоннъ, отчего паровозы эти въ лѣтнее время могутъ подымать на указанные выше предѣльные уклоны въ 0,01 не болѣе 20 вагоновъ со скоростью 15 верстъ въ часъ. Дорога принуждена была увеличить составъ товарныхъ поѣздовъ до 25 вагоновъ и среднюю скорость ихъ хода до 20 верстъ въ часъ, но это достигается, по заявленію дороги, лишь ненормальнымъ черезмѣрнымъ напряженіемъ работы паровозовъ, что ведетъ нерѣдко къ порчѣ ихъ въ пути, нарушаетъ правильность движенія поѣздовъ, увеличиваетъ еще болѣе стоимость ремонта паровозовъ и вызываетъ преждевременное ихъ изнашиваніе. Подкоммисія вполнѣ соглашается съ объясненіями Управленія дороги относительно затрудненій причиняемыхъ эксплоатацію характеромъ профиля и малосильностью паровозовъ, но вмѣстѣ съ симъ должна признать что устранить эти затрудненія не представляется возможнымъ, — а уменьшеніе ихъ могло-бы

быть достигнуто замѣною существующихъ малосильныхъ паровозовъ другими болѣе сильными, съ соотвѣтственными измѣненіями въ верхнемъ строеніи дороги, если это оказалось-бы нужнымъ.

2) Недостаточность помѣщеній для паровозовъ.

Для имѣющихся 138 паровозовъ дорога имѣетъ всего стойлъ:

Въ главныхъ депо	40	стойлъ.
» оборотныхъ »	14	»
» резервныхъ »	8	»
» большихъ мастерскихъ.	13	»
» малыхъ » .	4	»
Итого . .	79	стойлъ.

Вслѣдствіе такого недостатка въ помѣщеніи, большая часть паровозовъ стоитъ на открытомъ воздухѣ, что въ зимнее время лишаетъ дорогу возможности содержать паровозы въ надлежащей чистотѣ, причиняетъ значительныя затрудненія въ производствѣ ремонта паровозовъ и вызываетъ значительный и вполнѣ непроизводительный расходъ топлива на поддерживаніе паровъ въ стоящихъ внѣ депо паровозахъ.

Для устраненія изложенныхъ неудобствъ, Управленіе дороги проектируетъ увеличеніе числа паровоз-

ныхъ стойлъ посредствомъ постройки новыхъ депо въ Калугѣ и Узловой, съ устройствомъ малыхъ мастерскихъ при этомъ послѣднемъ депо, а также увеличеніе депо въ Ряжскѣ.

Подкоммисія, признавая неотложную необходимость увеличенія числа паровозныхъ стойлъ на Ряжско-Вяземской дорогѣ, находитъ указанный здѣсь проектъ мѣрою раціональною и требующею возможно скораго исполненія.

3) Неудобства существующаго расположенія Депо Скопинъ.

Къ неудобствамъ Ряжско-Вяземской желѣзной дороги слѣдуетъ отнести нераціональное положеніе депо Скопинъ, отстоящаго въ 97 верстахъ отъ Узловой и въ 43 верстахъ отъ Ряжска. Смѣна паровозовъ въ Скопинѣ, пробѣжавшихъ разстояніе лишь въ 43 версты, вызываетъ лишній непроизводительный простой паровозовъ при депо, что влечетъ за собою необходимость увеличенія числа дѣйствующихъ паровозовъ и паровозныхъ бригадъ и уменьшаетъ производительчую работу тѣхъ и другихъ. Для устраненія этого неудобства, дорога проектируетъ перенесеніе Скопинскаго депо въ Узловую, что можетъ быть исполнено лишь послѣ постройки втораго паровознаго сарая въ Узловой.

Подкоммисія признаетъ, что мѣра эта безъ сомнѣнія окажетъ благотворное вліяніе на уменьшеніе

расходовъ на движущую силу и администрацію депо, а потому находитъ, что проектъ перенесенія Скопинскаго депо въ Узловую слѣдовало бы осуществить въ возможно скоромъ времени.

4) Дороговизна топлива для паровозовъ.

Въ отношеніи топлива для паровозовъ Ряжско-Вяземская дорога находится въ весьма неблагопріятныхъ условіяхъ. Стоимость дровъ въ настоящее время равна 16 руб. 52 коп. за куб. саж. на дровяномъ участкѣ дороги и 24 р. 31 к. за куб. саж. на угольномъ участкѣ, при чемъ цѣна эта стремится къ значительному повышенію и въ непродолжительномъ времени на участкѣ отъ Калуги до Протопопово каменноугольное топливо окажется выгоднѣе дровянаго.

Что касается каменнаго угля, то таковой получается изъ слѣдующихъ прилегающихъ къ дорогѣ копей Московскаго каменноугольнаго бассейна.

1) Стубленскихъ (г. Поливанова), близь станціи Оболенской.

2) Маховскихъ (кн. Оболенскаго), близь той-же станціи.

3) Чулковскихъ (Чулковской компаніи каменноугольнаго производства), близь села Чулкова, Рязанской губерніи.

4) Побѣдинскихъ (Товарищества Побѣдинскихъ каменноугольныхъ копей), близъ села Побѣдинки Рязанской губерніи,

и 5) Левинскихъ (Товарищества Средне-Россійской каменноугольной и горнозаводской промышленности) близъ полустанціи Товарково.

Цѣна угля этихъ копей, съ доставкою на ближайшую къ копи станцію Ряжско-Вяземской дороги, составляетъ, смотря по достоинству угля, отъ 6 до 10 к. за пудъ.

Уголь этотъ оказывается на дѣлѣ столь низкихъ качествъ, что дорога, на основаніи произведенныхъ сравнительныхъ испытаній, находила-бы для себя болѣе выгоднымъ отоплять паровозы Южно-Русскимъ углемъ, если бы таковой могъ быть получаемъ дорогою даже по 20 коп. за пудъ; но такъ какъ уголь Донецкаго бассейна обходится съ доставкою въ Елецъ или Тулу не менѣе 23 коп. и притомъ доставка южнаго угля въ зимнее время весьма не надежна, то, въ виду этихъ обстоятельствъ, Ряжско-Вяземская дорога принуждена оставаться при углѣ Московскаго бассейна, не смотря на всю невыгодность этого сорта топлива.

Стоимость отопленія паровозовъ увеличивается еще значительными расходами на служебную перевозку угля отъ станцій его пріема до станцій потребленія угля, то-есть до Протопопова, Узловой, Ряжска, Ефре-

мова и Ельца, гдѣ устроены при паровозныхъ депо склады каменнаго угля.

На основаніи изложеннаго, Подкоммсія находитъ, что Ряжско-Вяземская желѣзная дорога въ отношеніи расходовъ на топливо поставлена, по сравненію съ другими дорогами, въ весьма неблагопріятныя условія, имѣющія существенное вліяніе на размѣръ стоимости ея эксплоатаціи, и притомъ условія эти такого рода, что улучшеніе ихъ оказывается въ настоящее время невозможнымъ.

5) Дороговизна лѣсныхъ матеріаловъ.

Дрова, шпалы и всякаго рода лѣсные матеріалы дорога получаетъ изъ лѣсной мѣстности Смоленской и Калужской губерній, по которымъ пролегаетъ участокъ дороги отъ Вязьмы до Алексина. Доставка этихъ матеріаловъ на другіе безлѣсные участки дороги ведетъ къ большимъ расходамъ на служебную перевозку. Служебная перевозка по дорогѣ въ 1878 г. составляла 123751 поѣздо-верстъ, на сумму до 162000 рублей.

6) Неудобства отъ разнообразія типовъ существующихъ на дорогѣ паровозовъ и вагоновъ.

Дорога имѣетъ различныхъ типовъ паровозовъ 9 и различныхъ типовъ вагоновъ 17, что также увеличиваетъ расходы на ремонтъ, и непроизводительно

увеличиваетъ стоимость запасовъ на дорогѣ, заключающихся въ паровозныхъ и вагонныхъ запасныхъ частяхъ.

По мнѣнію Подкоммисіи, устранить эти неудобства хотя и желательно, но весьма затруднительно. Но надо замѣтить, что дорога старается по возможности объединять типы запасныхъ частей, стремясь такимъ образомъ къ уменьшенію запасовъ. Слѣдовало-бы, при обсужденіи вопроса объ общемъ пользованіи подвижнымъ составомъ, исправить этотъ недостатокъ, по возможности, распредѣливъ по дорогамъ однообразные типы.

7) Неудобства въ трассировкѣ линіи:

а) Снѣжные заносы.

Участки дороги отъ Тулы до Ряжска и отъ Узловой до Ельца пролегаютъ въ мѣстности степной, безлѣсной; земляное полотно на этомъ протяженіи преимущественно въ такъ называемыхъ нулевыхъ работахъ, т. е. высота насыпей и глубина выемокъ самая незначительная, по большей части менѣе полусажени. При такихъ условіяхъ, дорога на означенномъ протяженіи подвержена чрезвычайно сильнымъ заносамъ, производящимъ въ періоды мятелей нарушеніе правильности движенія поѣздовъ, а нерѣдко и совершенные перерывы движенія, что крайне неблаго-

пріятно вліяетъ на доходность дороги и интересы мѣстной торговли.

Для устраненія неудобствъ, происходящихъ отъ снѣжныхъ заносовъ, Управленіе дороги признаетъ необходимымъ возвысить земляное полотно на указанныхъ участкахъ дороги, обративъ нулевыя мѣста и малой глубины выемки—въ насыпи высотою не менѣе 0,50 саж., а тамъ, гдѣ при этомъ нулевыя мѣста и выемки останутся, установить прочныя постоянныя защиты высотою не менѣе 2 сажень, помѣстивъ ихъ въ надлежащемъ отдаленіи отъ пути, для чего необходимо произвести добавочное отчужденіе земель.

Подкомиссія, вполнѣ раздѣляя мнѣніе Управленія дороги, признаетъ необходимость возможно скорѣйшаго осуществленія предлагаемыхъ мѣропріятій для устраненія перерывовъ движенія на дорогѣ отъ снѣжныхъ заносовъ.

б) Подходъ къ ст. Скопинъ.

Главная линія при подходѣ къ станціи Скопинъ на 420 верстѣ, образуя острый уголъ, оканчивается упоромъ, отчего всѣ поѣзды должны здѣсь останавливаться и помощью стрѣлки подаваться на станцію Скопинъ обратнымъ ходомъ, имѣя во главѣ паровозъ, высылаемый каждый разъ для сего со станціи.

Неудобства къ производству правильной эксплоатаціи дороги, зависящія отъ неудовлетворительнаго расположенія главнаго пути дороги на 420-й верстѣ, подробно изложены въ составленномъ Управленіемъ дороги проектѣ обходной линіи для уничтоженія существующей стрѣлки на 420 верстѣ и пояснительной къ нему запискѣ, представленныхъ въ Правленіе Общества и при семъ прилагаемыхъ.

Подкоммисія признаетъ необходимость устраненія помянутыхъ неудобствъ, осуществленіемъ проекта Управленія дороги, или инаго, по изысканіи способа къ коренному уничтоженію означеннаго неудобства въ постройкѣ дороги.

в) Подходъ къ ст. Тула Московско-Курской дороги.

Существующее нынѣ соединеніе Ряжско-Вяземской дороги съ Московско-Курскою, посредствомъ вѣтви между станціею Протопопово Ряжско Вяземской и телеграфнымъ постомъ, устроеннымъ на Московско-Курской дорогѣ, имѣетъ то неудобство, что всѣ передаточные поѣзды, вступая на главный путь послѣдней дороги у означеннаго телеграфнаго поста, находящагося въ разстояніи около 1 версты отъ ст. Тула Московско-Курской дороги, должны пересѣкать пути этой станціи и тѣмъ не только нарушать правильность и безопасность движенія на ст. Тула, но въ случаяхъ скопленія поѣздовъ на ст. Тула Московско-

Курской дороги поѣзда вынуждены бываютъ стоять излишнее противу росписанія время у телеграфнаго поста, послѣдствіемъ чего перевозимые въ передаточныхъ поѣздахъ пассажиры, по прибытіи на ст. Тула Московско-Курской дороги, испытывая многія неудобства при высадкѣ отъ недостаточности существующей пассажирской платформы на этой станціи, едва успѣваютъ запастись пассажирскими билетами и сдать багажъ для дальнѣйшаго слѣдованія по Московско-Курской дорогѣ.

Вслѣдствіе сдѣланныхъ объ этомъ въ Министерство Путей Сообщенія заявленій, по распоряженію Г. Министра,—для изученія на мѣстѣ болѣе удобнаго для безопасности движенія соединенія Ряжско-Вяземской дороги съ Московско-Курскою. въ 1875 году, назначена была особая коммисія изъ представителей отъ Обществъ Московско-Курской и Ряжско-Вяземской желѣзныхъ дорогъ и отъ Министерства Путей Сообщенія. Составленный этою Коммисіею проектъ новаго соединенія, по постановленію Техническо-Инспекторскаго Комитета желѣзныхъ дорогъ, утвержденному 28 Ноября 1875 г. Начальникомъ Управленія желѣзныхъ дорогъ, препровожденъ былъ въ Правленіе Общества Ряжско Вяземской желѣзной дороги для распоряженія о производствѣ, согласно означенному проекту, подробнаго изслѣдованія мѣстности и изученія Техническихъ условій съ тѣмъ, чтобы по соглашенію съ Правленіемъ Общества Московско-Кур-

ской дороги. представленъ былъ на утвержденіе означеннаго Комитета подробный исполнительный проектъ раціональнаго соединенія.

Послѣдствіемъ сдѣланныхъ сношеній съ Тульскимъ Губернаторомъ о снабженіи прозводителя означенныхъ изысканій открытымъ листомъ для безпрепятственнаго производства этихъ взысканій, Тульскимъ Губернаторомъ заявлена необходимость въ Высочайшемъ разрѣшеніи на производство таковыхъ. По доведеніи объ этомъ до свѣдѣнія Правленія Общества, оно предложеніемъ отъ 20 Апрѣля 1877 г. за № 810 увѣдомило, что вслѣдствіе его ходатайства,—по увѣдомленію Департамента желѣзныхъ дорогъ, послѣдовало Высочайшее соизволеніе для Общества произвести, на собственный счетъ, означенныя выше изысканія съ тѣмъ, что разрѣшеніе это не даетъ Обществу права ходатайствовать о возвращеніи изъ казны затраченной на изысканія суммы. Въ виду сего и по неимѣнію денежныхъ средствъ, Правленіе отложило производство изысканій по соединенію съ Московско-Курскою дорогою до болѣе удобнаго времени, въ каковомъ положеніи дѣло это находится и до настоящаго времени.

Сумма потребная на производство изысканій составитъ отъ 5000 до 6000 рублей.

По мнѣнію Подкоммиссіи изученіе подхода къ ст. Тула должно быть произведено безъ замедленія и изы-

сканія по сему предмету за неимѣніемъ Обществомъ денежныхъ средствъ могли бы быть произведены Правительствомъ, такъ какъ улучшеніемъ подхода увеличилось бы движеніе и уменьшились бы приплаты Правительственной гарантіи.

8) Недостаточность первоначальныхъ устройствъ на дорогѣ.

а) Недостатокъ въ жилыхъ помѣщеніяхъ для служащихъ.

На многихъ станціяхъ дороги замѣчается крайній недостатокъ въ жилыхъ помѣщеніяхъ для служащихъ, почему многіе агенты, постоянное присутствіе которыхъ на станціяхъ совершенно необходимо, живутъ на наемныхъ квартирахъ. болѣе или менѣе значительно удаленныхъ отъ станцій; это послѣднее обстоятельство вредно вліяетъ на правильность отправленія службы и непроизводительно увеличиваетъ расходы дороги.

Въ имѣющихся въ зданіяхъ Общества помѣщеніяхъ, служащіе размѣщены крайне тѣсно, часто вовсе не имѣютъ необходимыхъ хозяйственныхъ помѣщеній т. е. чулановъ сараевъ и ледниковъ, вслѣдствіе чего большая часть, живущихъ въ зданіяхъ Общества, агентовъ хранятъ свой домашній скарбъ и жизненные припасы въ занимаемыхъ ими жилыхъ комнатахъ, или въ корридорахъ, чѣмъ нарушаются главнѣйшія санитарныя требованія.

Для надлежащаго обезпеченія жилыми помѣщеніями всѣхъ тѣхъ служащихъ, коихъ постоянное присутствіе на станціяхъ необходимо и для предоставленія имъ необходимыхъ удобствъ, по заявленію Управленія дороги, слѣдуетъ построить на разныхъ станціяхъ дороги 102 жилыхъ дома и сараевъ и 27 ледниковъ.

Согласно циркуляра Министерства Путей Сообщенія, отъ 10 Марта 1879 года за № 2815, Управленіемъ дороги черезъ Инспектора, представлена 20 Января 1880 года, за № 77 въ Техническо-Инспекторскій Комитетъ желѣзныхъ дорогъ, разцѣночная вѣдомость, по которой расходъ потребный на устройство необходимыхъ добавочныхъ жилыхъ помѣщеній и хозяйственныхъ при нихъ построекъ исчисленъ въ 484.086 руб. 75 коп. на 1212 человѣкъ служащихъ, не считая въ этомъ числѣ ихъ семействъ и прислугу.

Подкоммисія признаетъ устройство вышеозначенныхъ добавочныхъ жилыхъ помѣщеній и принадлежностей къ нимъ настоятельно и неотложно необходимымъ.

б) Необходимость производства дополнительныхъ работъ по достройкѣ дороги.

Кромѣ денежныхъ средствъ, необходимымъ для покрытія расходовъ, указанныхъ выше, для приве-

денія Ряжско-Вяземской дороги въ состояніе, которое давало-бы возможность производить ея эксплоатацію правильно, по заявленію Управленія дороги, необходимо производство еще многихъ перечисленныхъ въ двухъ прилагаемыхъ вѣдомостяхъ новыхъ работъ, изъ коихъ главнѣйшія слѣдующія:

1) Укладка 10,857 верстъ запасныхъ путей на станціяхъ Калуга, Алексинъ, Тула, Присады, Скопинъ-Чулковскій, Богородицкъ, Елецъ, Бобрикъ Донской, Товарково, Узловая и на соединительной вѣтви съ Московско-Курскою дорогою.

2) Постройка паровозныхъ зданій и разширеніе мастерскихъ при станціяхъ Калуга и Узловая, съ перенесеніемъ въ Узловую существующихъ Скопинскихъ малыхъ мастерскихъ и съ развитіемъ путей на этихъ станціяхъ для соотвѣтственнаго увеличенія мастерскихъ разширенія средствъ Службы Подвижнаго Состава и Тяги.

3) Постройка добавочныхъ платформъ и пакгаузовъ на разныхъ станціяхъ.

4) Постройка на станціи Калуга Центральнаго магазина безопаснаго отъ огня и подвала для храненія легко-воспламеняющихся веществъ изъ несгараемыхъ матеріаловъ.

5) Постройка 47 сторожевыхъ домовъ при переѣздахъ безъ будокъ необходимыхъ для обезпеченія постояннаго надзора за этими переѣздами.

6) Устройство сараевъ и навѣсовъ для храненія каменнаго угля, который, оставаясь на открытомъ воздухѣ, разрушается и обращается въ мусоръ, негодный для отопленія.

7) Замѣна 4-хъ деревянныхъ мостиковъ на 81 и 82 верстахъ Елецкой вѣтви отводною канавою, съ цѣлію отвода рѣки Турдей отъ полотна дороги, такъ какъ высокія воды этой рѣчки ежегодно въ весеннее время, угрожаютъ разрушеніемъ существующихъ мостиковъ и прилегающаго къ нимъ земляного полотна и перерывомъ оттого движенія по дорогѣ.

На исполненіе этихъ и другихъ, помѣщенныхъ въ прилагаемыхъ вѣдомостяхъ, менѣе значительныхъ, но столь-же необходимыхъ работъ, всего по двумъ вѣдомостямъ на сумму 682849 руб. 27 коп. Правленіе Общества не имѣетъ денежныхъ средствъ.

Вѣдомости этихъ работъ препровождены на заключеніе Инспектора дороги, 24 Мая 1879 года за № $\frac{2980}{3381}$

Подкоммисія, убѣдившись при осмотрѣ дороги въ необходимости перечисленныхъ устройствъ, признаетъ необходимость возможно скорѣйшаго разрѣшенія по этому представленію Управленія дороги.

в) Недостатокъ товарныхъ помѣщеній на станціяхъ.

На нѣкоторыхъ станціяхъ вовсе нѣтъ пакгаузовъ для сохраненія прибывающихъ на нихъ цѣнныхъ и

боящихся подмочки грузовъ, На нѣкоторыхъ станціяхъ, существующія нынѣ крытыя товарныя помѣщенія, оказываются недостаточными для вмѣщенія всего количества грузовъ, нуждающихся въ покрытіи. Въ Ефремовѣ и Ельцѣ недостаточны не только крытыя помѣщенія, но и открытыя товарныя платформы, вслѣдствіе чего ежегодно устраиваются подстилы. Между тѣмъ, дорога принимаетъ всѣ мѣры къ возможно большому привлеченію грузовъ къ перевозкѣ и слѣдовательно должна предвидѣть, что съ увеличеніемъ массы перевозимыхъ грузовъ, увеличатся и склады ихъ на станціяхъ отправленія и назначенія, вмѣстѣ съ чѣмъ возрастутъ и затрудненія, испытываемыя по случаю недостаточности товарныхъ помѣщеній.

Для устраненія этихъ затрудненій требуется, согласно прилагаемой при семъ вѣдомости, на нѣкоторыхъ станціяхъ устроить новыя открытыя платформы, на другихъ покрыть существующія открытыя платформы, или устроить новыя крытыя платформы или пакгаузы. Стоимость всѣхъ этихъ работъ исчислена по вѣдомости въ суммѣ 25063 руб. 75 к., но на исполненіе работъ Правленіе Общества не имѣетъ свободныхъ суммъ.

Принимая во вниманіе заявленія товароотправителей о недостаточности удобныхъ товарныхъ помѣщеній, подтвержденныя Управленіемъ дороги, Подком-

мисія признаетъ неотлагательно необходимымъ устройство платформъ и пакгаузовъ въ мѣстахъ и количествѣ означенныхъ въ вѣдомости Управленія дороги.

ОТДѢЛЪ Ш.

Затрудненія въ установленіи прямыхъ сообщеній между Ряжско-Вяземскою дорогою и другими дорогами и мѣры къ устраненію затрудненій и къ улучшенію финансоваго положенія дороги.

1) Отсутствіе прямаго безперегрузочнаго сообщенія въ Ельцѣ съ Орловско-Грязскою дорогою.

Станція Елецъ Ряжско-Вяземской дороги соединена съ Засосенскою товарною станціею Елецъ Орловско-Грязской дороги посредствомъ особой вѣтви, устроенной Обществомъ Ряжско-Вяземской дороги, согласно проекту соединенія означенныхъ дорогъ, утвержденному Г. Министромъ Путей Сообщенія 10 Октября 1875 года, по журналу Техническо-Инспектерскаго Комитета желѣзныхъ дорогъ за № 819. Между тѣмъ, Орловско-Грязская дорога отказывается установить безперегрузочное товарное сообщеніе съ Ряжско-Вяземскою дорогою по означенной вѣтви, допуская лишь передачу грузовъ съ перегрузкою.

Не говоря о значительныхъ суммахъ, затраченныхъ Обществомъ Ряжско-Вяземской дороги на устрой-

ство означенной вѣтви и не приносящихъ до сего времени никакого дохода, особаго вниманія заслуживаетъ то обстоятельство, что отъ не установленія по вѣтви безперегрузочнаго товарнаго сообщенія страдаютъ интересы торговли, такъ какъ хлѣбный раіонъ между станціями Измайлово и Липецкъ Орловско-Грязской дороги, вмѣсто ближайшаго пути въ Москву черезъ Елецъ-Протопопово вынужденъ отправлять грузы обходными путями чрезъ Грязи или Орелъ, а станціи, лежащія между Ельцомъ и Грязьми, доставляютъ хлѣбные грузы на станціи Московско-Брестской дороги, лежащія вблизи Вязьмы, не по кратчайшему пути чрезъ Елецъ-Вязьму, а по обходному пути чрезъ Елецъ-Смоленскъ: наконецъ станціи Елецкой вѣтви Ряжско-Вяземской дороги нерѣдко получаютъ рыбные грузы, соль, керосинъ и проч. со станцій Грязе-Царицынской дороги не по кратчайшему пути чрезъ Елецъ, а по длиннѣйшему чрезъ Ряжскъ-Узловую.

Причины отказа Орловско-Грязской дороги отъ установленія безперегрузочнаго товарнаго сообщенія по устроенной Ряжско-Вяземскою дорогою соединительной вѣтви въ Ельцѣ, изложены въ протоколѣ Коммисіи, собиравшейся 26 Іюля 1878 года по предписанію Техническо-Инспекторскаго Комитета желѣзныхъ дорогъ отъ 17 Іюня того же года за № 7992, для обсужденія мѣръ къ устраненію недоразумѣній между Орловско Грязскою и Ряжско-Вяземскою дорогами, копія съ котораго при семъ прилагается.

Ряжско-Вяземская дорога не можетъ считать ихъ уважительными не только потому, что они высказаны не своевременно, когда устройство соединительной вѣтви Обществомъ Ряжско-Вяземской дороги уже было окончено, но главнымъ образомъ потому, что они не подкрѣплены никакими, данными, а между тѣмъ только за два мѣсяца до того, какъ они были высказаны. Управляющій Орловско-Грязскою дорогою подписалъ договоръ о безперегрузочномъ товарномъ сообщеніи между Ряжско-Вяземскою и Орловско-Витебскою дорогами, копія съ котораго при семъ прилагается, чѣмъ и призналъ устроенное Обществомъ Ряжско-Вяземской дороги соединеніе съ Орловско-Грязскою дорогою удовлетворительнымъ и безперегрузочное товарное сообщеніе по оному вполнѣ возможнымъ. Съ другой стороны допущеніе Орловско-Грязскою дорогою передачи грузовъ въ Ельцѣ съ перегрузкою, доказываетъ, что таковая передача могла-бы производиться и безъ перегрузки.

Не видя основаній къ отказу со стороны Правленія Общества Орловско-Грязской дороги въ утвержденіи договора о прямомъ безперегрузочномъ товарномъ сообщеніи между Ряжско-Вяземскою и Орловско-Грязскою желѣзными дорогами, подписаннаго Управляющими обѣихъ дорогъ 1 Іюня 1878 года и уже утвержденнаго Правленіемъ Общества Ряжско-Вяземской дороги, и признавая осуществленіе этого сообщенія крайне желательнымъ въ интересахъ торговли,

Подкоммисія полагаетъ, что договоръ этотъ слѣдуетъ утвердить безъ замедленія.

2) Неимѣніе договора, обезпечивающаго существованіе прямаго товарнаго сообщенія съ Московско-Курскою дорогою.

Существовавшее между Ряжско-Вяземскою, Московско-Курскою, Николаевскою и Балтійскою дорогами, на основаніи договора отъ 19 Февраля 1877 г., безперегрузочное товарное сообщеніе было прекращено съ 1 Іюля 1878 года, вслѣдствіе отказа отъ него Московско-Курской дороги, мотивированнаго затрудненіями въ передачѣ грузовъ безъ перегрузки на Николаевскую дорогу. Вслѣдствіе сего Ряжско-Вяземская дорога, желавшая остаться въ безперегрузочномъ товарномъ сообщеніи хотя бы съ одною Московско-Курскою дорогою, на которую отправляется со станцій Ряжско-Вяземской дороги болѣе 6 м. пудовъ грузовъ, разработала новый проэктъ договора о безперегрузочномъ товарномъ сообщеніи между двумя только означенными дорогами. Проэктъ этотъ отосланъ Управляющимъ Ряжско-Вяземской дороги Директору Московско-Курской дороги при отношеніи отъ 6 Іюля 1878 года за № $^{3379}/_{3618}$, но до сего времени не утвержденъ Московско-Курскою дорогою, которая однакоже не отказывается производить безперегрузочное товарное сообщеніе съ Ряжско-Вяземскою дорогою. Вслѣдствіе такого не опредѣленнаго положенія дѣла, не установлено постоянныхъ обязательныхъ нормъ об-

мѣна между Ряжско-Вяземскою и Московско-Курскою дорогами и не имѣется для этой передачи точныхъ. формально опредѣленныхъ правилъ, послѣдствіемъ чего бываютъ частыя недоразумѣнія и затрудненія, въ виду которыхъ Ряжско-Вяземская дорога не можетъ ручаться предъ грузохозяевами за срочную и исправную доставку ихъ грузовъ, отправленныхъ на Московско-Курскую дорогу.

Изъ объясненія Управленія дороги оказывается что со стороны Ряжско Вяземской дороги сдѣлано все возможное для установленія безперегрузочнаго товарнаго сообщенія съ Московско - Курскою дорогою, разработкою проэкта договора объ этомъ сообщеніи, а такъ какъ Московско - Курская дорога до сего времени не утверждаетъ этого проэкта безъ сообщенія причинъ отказа отъ сего, и вмѣстѣ съ тѣмъ продолжаетъ производить безперегрузочное товарное сообщеніе съ Ряжско-Вяземскою дорогою,—то должна быть обязана установленнымъ порядкомъ, къ неотлагательному заключенію форменнаго договора, о существующемъ въ дѣйствительности безперегрузочномъ товарномъ сообщеніи, но не оформленномъ договоромъ.

Признавая формальный договоръ о безперегрузочномъ товарномъ сообщеніи между Ряжско-Вяземскою и Московско-Курскою дорогами существенно необходимымъ для опредѣленія правъ, обязанностей и отвѣтственности каждой изъ дорогъ, между которыми

неоформенное безперегрузочное товарное сообщеніе уже существуетъ въ дѣйствительности, Подкоммиссія признаетъ необходимымъ обязать Московско-Курскую дорогу къ заключенію означеннаго договора.

3) Отсутствіе прямаго пассажирскаго сообщенія съ Московско-Курскою дорогою.

Прямое пассажирское сообщеніе между станціями Ряжско-Вяземской и Московско-Курской дорогъ до сего времени не установлено, вслѣдствіе не утвержденія Московско-Курскою дорогою проэкта договора объ этомъ сообщеніи, препровожденнаго Управляющимъ Ряжско-Вяземской дороги Директору Московско-Курской дороги при отношеніи отъ 30 Іюня—15 Іюля 1875 года, за № 4858—2997, и не составленія ею, взамѣнъ этого проэкта, если она не можетъ принять его, другаго, удовлетворяющаго ея требованіямъ.

Вслѣдствіе сего, пассажиры перевозятся между ст. Тула М. К. и Протопопово по особымъ билетамъ, которые должны покупать на той или другой изъ названныхъ станцій, а багажъ на станціяхъ Ряжско-Вяземской дороги, принимается прямо до станцій Московско-Курской дороги, на станціяхъ же Московско-Курской дороги, принимается только до станціи Тула Московско-Курской дороги, гдѣ вновь заявляется до станціи Протопопово, а на станціи Протопопово вновь получается и сдается до станціи Ряжско-

Вяземской дороги, что крайне затрудняетъ всѣхъ пассажировъ, ѣдущихъ съ багажемъ.

По объясненію Управленія дороги прямое пассажирское сообщеніе между станціями Ряжско-Вяземской и Московско-Курской дорогъ можетъ быть установлено на основаніяхъ сообщеннаго Московско-Курской дорогѣ въ 1875 году проэкта договора, который въ главныхъ чертахъ одинаковъ со всѣми подобными договорами, заключенными другими дорогами.

Принимая во вниманіе, что большинство пассажировъ раіона Ряжско Вяземской дороги, отправляясь въ Москву по торговымъ и служебнымъ дѣламъ, должны проѣзжать чрезъ Протопопово, Подкоммисія признаетъ необходимымъ, для доставленія возможныхъ удобствъ означеннымъ пассажирамъ, обязать Московско-Курскую дорогу неотлагательно заключить съ Ряжско-Вяземскою дорогою договоръ о прямомъ пассажирскомъ сообщеніи.

4) О мѣрахъ, принятыхъ нѣкоторыми дорогами съ цѣлію противодѣйствія конкуренціи со стороны Ряжско-Вяземской дороги.

Хлѣбные грузы, какъ раіона Ряжско-Вяземской дороги, такъ и лежащихъ за Ряжскомъ, Ряжско-Моршанской, Моршанско-Сызранской и Оренбургской дорогъ, не имѣя выхода по прямому пути, чрезъ Ряжскъ-Вязьму-Смоленскъ-Витебскъ-Динабургъ въ

Ригу и Либаву,—по необходимости сбываются въ Петербургъ, Ревель и Балтійскій портъ, куда могутъ перевозиться двумя путями: чрезъ Ряжскъ-Протопопово-Москву и чрезъ Ряжскъ-Рязань-Москву.

Въ перевозкѣ ихъ естественное преимущество принадлежитъ Московско-Рязанской и Рязанско-Козловской дорогамъ, вслѣдствіе того, что пути чрезъ Рязань короче пути чрезъ Протопопово на 79 верстъ. Не смотря на это, Ряжско-Вяземская дорога, поставленная въ необходимость, для улучшенія своего финансоваго положенія, впредь до устраненія затрудненій, мѣшающихъ развитію перевозки грузовъ за Вязьму въ Ригу и Либаву, развить перевозку хотябы только на протяженіи до Протопопово,—желала бы воспользоваться грузами Ряжско-Моршанской, Моршанско-Сызранской и Оренбургской дорогъ для перевозки ихъ чрезъ Ряжскъ-Протопопово-Москву въ Петербургъ, Ревель и Балтійскій портъ, для чего могла-бы понизить свой тарифъ на эти грузы, противъ тарифа, примѣняемаго Рязанско-Козловскою и Московско-Рязанскою дорогами.

Но осуществленіе этой мѣры встрѣчаетъ препятствіе въ отказѣ Николаевской и Балтійской дорогъ примѣнять къ грузамъ, слѣдующимъ чрезъ Протопопово и Москву тѣ пониженные тарифы, которые примѣняются на этихъ дорогахъ къ грузамъ, слѣдующимъ чрезъ Рязань-Москву, отчего перевозка грузовъ въ направленіи чрезъ Ряжскъ-Протопопово-Мо-

скву обходится значительно дороже, нежели въ направленіи чрезъ Ряжскъ-Рязань-Москву.

Поэтому всѣ старанія Ряжско-Вяземской дороги получить для перевозки грузы Ряжско-Моршанской, Моршанско-Сызранской и Оренбургской дорогъ не привели ни къ какимъ результатамъ.

Для Николаевской и Балтійской дорогъ совершенно безразлично поступаютъ ли на нихъ грузы въ направленіи чрезъ Ряжскъ-Протопоново-Москву, или въ направленіи чрезъ Ряжскъ-Рязань-Москву, слѣдовательно отказъ ихъ въ примѣненіи къ грузамъ перваго направленія тѣхъ пониженныхъ тарифовъ, которые примѣняются ими къ грузамъ втораго направленія, можетъ быть объясненъ только пристрастнымъ отношеніемъ къ дѣлу въ пользу интересовъ Рязанско-Козловской и Московско-Рязанской дорогъ

Это пристрастіе подтверждается еще и тѣмъ обстоятельствомъ, что Николаевская дорога постоянно создаетъ затрудненія перевозкѣ грузовъ Ряжско-Вяземской дороги, тогда—какъ перевозка по ней грузовъ, поступающихъ съ Московско-Рязанской дороги не только не испытываетъ затрудненій, но еще пользуется особыми льготами.

Между тѣмъ, не говоря уже о ненормальности допущенія направленія на Рязанско-Козловскую и Московско-Рязанскую дороги почти всѣхъ грузовъ Юго-

Восточной части Россіи, вельзя не обратить особаго вниманія на тотъ фактъ, что Ряжско-Вяземская дорога, не смотря на полное развитіе своихъ перевозочныхъ средствъ, вынуждена ограничиться перевозкою грузовъ мѣстнаго сообщенія и грузовъ, отправляемыхъ лишь съ ея станцій на другія дороги, что очевидно не можетъ доставить ей необходимыхъ доходовъ для покрытія расходовъ эксплоатаціи.

Признавая, что для Николаевской и Балтійской дорогъ дѣйствительно безразлично съ которыхъ дорогъ поступаютъ на нихъ грузы въ Москвѣ и что дѣлаемыя Николаевскою и Балтійскою дорогами пониженія тарифовъ на грузы Московско-Рязанской дороги, противъ тарифовъ для грузовъ Московско-Курской дороги, могутъ быть пріравнены къ уступкѣ въ тарифѣ кому либо изъ отправителей, или подрядчиковъ транспортовъ, въ каковыхъ случаяхъ Общества дорогъ обязаны, по циркуляру Технически-Инспекторскаго Комитета желѣзныхъ дорогъ отъ 24 Августа 1879 года, за № 9479, предоставить таковую же уступку всѣмъ прочимъ отправителямъ и подрядчикамъ,—Подкоммисія полагаетъ, что обѣ названныя дороги должны совершенно устраниться отъ конкуренціи въ перевозкѣ грузовъ, обнаруживающейся между путями Ряжскъ-Протопоцово-Москва и Ряжскъ-Рязань-Москва и дать обоимъ этимъ путямъ совершенно одинаковыя льготы, установивъ прочное, основанное на надлежащемъ договорѣ, прямое безпере-

грузочное сообщеніе съ Ряжско-Вяземскою и Московско-Курскою дорогами.

5) Необходимость прочнаго установленія безперегрузочнаго сообщенія между Ряжско-Вяземскою дорогою и другими дорогами II-й группы до Риги и Либавы.

При обсужденіи вопроса о постройкѣ Ряжско-Вяземской желѣзной дороги предполагалось, что грузы, какъ собственнаго ея раіона, такъ и раіона нижней Волги, направятся къ Ригѣ и Либавѣ, по прямому пути чрезъ Ряжскъ-Вязьму-Смоленскъ-Витебскъ-Динабургъ. Но вслѣдствіе разныхъ затрудненій движенію грузовъ поэтому пути, создаваемыхъ Орловско-Витебскою желѣзною дорогою повышеніемъ тарифа на участкѣ Смоленскъ-Витебскъ для грузовъ Ряжско-Вяземской желѣзной дороги, перевозка грузовъ со станцій Ряжско-Вяземской дороги и съ дорогъ, лежащихъ за Ряжскомъ: Ряжско-Моршанской, Моршанско-Сызранской и Оренбургской, — въ Ригу и Либаву достигла только самыхъ ничтожныхъ размѣровъ.

Въ тоже время большинство означенныхъ грузовъ отправляется въ Петербургъ, Ревель и Балтійскій портъ, причемъ грузы Ряжско-Вяземской дороги, слѣдуя чрезъ Протопопово и Москву, проходятъ по этой дорогѣ не болѣе 198 верстъ, т. е. не болѣе $^1/_3$ всего ея протяженія, а грузы дорогъ, лежащихъ за Ряж-

скомъ, слѣдуя чрезъ Рязань-Москву, вовсе обходятъ Ряжско-Вяземскую дорогу.

Вслѣдствіе сего, перевозочныя средства Ряжско-Вяземской дороги не находятъ себѣ надлежащаго приложенія, а между тѣмъ путь чрезъ Рязань-Москву-Петербургъ забивается грузами до того, что Николаевская, Московско-Рязанская и Рязанско-Козловская дороги нерѣдко не успѣваютъ успѣшно перевозить ихъ, хотя по своимъ перевозочнымъ средствамъ принадлежатъ къ числу самыхъ богатыхъ дорогъ въ Россіи.

Возможность перевозки грузовъ съ лежащихъ за Ряжскомъ дорогъ: Ряжско-Моршанской, Моршанско-Сызранской и Оренбургской въ Ригу вмѣсто Ревеля доказывается Управленіемъ дорогитѣмъ, что отъ Ряжска до Риги чрезъ Вязьму-Смоленскъ-Витебскъ-Динабургъ всего 1206 верстъ, а до Ревеля чрезъ Рязань-Москву-Тосну 1204 версты, слѣдовательно разстояніе до обоихъ портовъ почти одинаковое, а между тѣмъ Рижскій портъ имѣетъ большія естественныя преимущества предъ Ревельскимъ.

Тяготѣніе означеныхъ грузовъ въ Либаву доказывается тѣмъ, что они перевозятся въ Либаву и въ настоящее время, по обходному пути чрезъ Вязьму-Минскъ-Вильно-Кошедары. Отклоненіе означенныхъ грузовъ къ Ревелю происходитъ отъ затрудненій въ перевозкѣ ихъ по участку Смоленско-Витебска

поставляемыхъ Орловско-Витебскою дорогою, отчасти вслѣдствіе недостаточности ея перевозочныхъ средствъ, а отчасти изъ неосновательнаго опасенія конкуренціи противъ перевозки грузовъ по всему ея протяженію отъ Орла до Витебска. Мѣры къ устраненію такого не нормальнаго положенія дѣла могутъ заключаться лишь въ принятіи Ряжско-Вяземской желѣзной дороги въ число дорогъ I группы и въ понужденіи Орловско-Витебской желѣзной дороги и другихъ дорогъ I группы къ пониженію предѣльныхъ тарифовъ для Ряжско-Вяземской желѣзной дороги. По мнѣнію Подкоммисіи, стѣсненія, поставляемыя Орловско-Витебскою дорогою перевозкѣ грузовъ, отправляемыхъ со станцій Ряжско-Вяземской дороги и съ дорогъ, лежащихъ за Ряжскомъ, чрезъ Вязьму-Смоленскъ-Витебскъ, Динабургъ, въ Ригу и Либаву, прямо способствуютъ уходу грузовъ Ряжско-Вяземской дороги чрезъ Протопопово-Москву, и грузовъ дорогъ, лежащихъ за Ряжскомъ, чрезъ Рязань-Москву въ Петербургъ, Ревель и Балтійскій портъ, чѣмъ, главнымъ образомъ, обусловливается настоящее затруднительное финансовое положеніе Общества Ряжско-Вяземской дороги. Между тѣмъ, со стороны Орловско-Витебской дороги не заявлено уважительныхъ оправданій означенныхъ стѣсненій, такъ какъ заявленіе ея о недостаточности перевозочныхъ средствъ нельзя признать уважительнымъ, а другое ея заявленіе о томъ, что допущеніе перевозки означенныхъ грузовъ только по участку

Смоленскъ-Витебскъ поведетъ къ ущербу перевозки по всему пути отъ Орла до Витебска, очевидно порождено недоразумѣніемъ, такъ какъ Ряжско-Вяземская дорога ходатайствуетъ объ облегченіи перевозки по участку Смоленскъ-Витебскъ такихъ грузовъ, которые въ настоящее время вовсе не поступаютъ на Орловско-Витебскую дорогу.

Вслѣдствіе сего, Подкоммисія признавая, что Орловско-Витебская дорога, создавая затрудненія перевозкѣ грузовъ по естественному ихъ пути, посредствомъ примѣненія къ нимъ высокихъ тарифовъ, упускаетъ изъ виду главное назначеніе желѣзныхъ дорогъ — служить интересамъ страны и развитію въ ней промышленности и торговли, полагаетъ необходимымъ обязать Орловско-Витебскую дорогу войти въ прямое сообщеніе съ Ряжско-Вяземскою дорогою на такихъ условіяхъ, при которыхъ перевозка грузовъ по ихъ естественному пути въ Ригу и Либаву была бы возможною и безпрепятственною.

б) Необходимость установленія обязательныхъ нормъ обмѣна вагонами Ряжско-Вяземской дороги съ сосѣдними дорогами.

Передаточныя станціи Ряжско-Вяземской желѣзной дороги, по количеству уложенныхъ на нихъ запасныхъ и разъѣздныхъ путей и другихъ сооруженій, приспособлены къ свободной передачѣ на сосѣднія дороги слѣдующаго количества грузовъ: Вязьма до

200 вагоновъ въ сутки, Протопопово 170 вагоновъ въ сутки, Ряжскъ до 150 вагоновъ въ сутки и Елецъ до 25 вагоновъ въ сутки.

При тѣхъ размѣрахъ перевозки грузовъ, которыхъ дорога успѣла достигнуть въ настоящее время, не смотря на всѣ затрудненія, передача грузовъ достигла въ дѣйствительности слѣдующихъ maximum'овъ: въ Вязьмѣ 100 вагоновъ, въ Протопоповѣ 170 вагоновъ, въ Ряжскѣ 90 вагоновъ и въ Ельцѣ 20 вагоновъ въ сутки, въ конвенціонный и срочный обмѣнъ.

Означенные maximum'ы должны увеличиться при дальнѣйшемъ развитіи перевозки грузовъ, котораго слѣдуетъ ожидать въ виду принимаемыхъ дорогою мѣръ къ привлеченію грузовъ къ перевозкѣ. А между тѣмъ дороги, на которыя поступаютъ грузы съ Ряжско-Вяземской дороги, даже и при настоящемъ относительно слабомъ движеніи грузовъ не рѣдко ограничивали нормы суточнаго обмѣна. Такъ хотя передача въ Вязьмѣ грузовъ слѣдующихъ собственно на Московско-Брестскую дорогу и дороги лежащія за Брестомъ не встрѣчала препятствій, но препятствія возникали, вслѣдствіе затрудненій въ передачѣ въ Смоленскѣ на Орловско-Витебскую дорогу и въ Минскѣ на Либаво-Роменскую дорогу. Передача въ Протопоповѣ постоянно подвергалась различнымъ стѣсненіямъ со стороны Московско-Курской, Николаевской и Балтійской дорогъ произвольно сокращавшихъ даже

нормы обмѣна, которыя были установлены договоромъ между этими дорогами и Ряжско-Вяземскою отъ 19 Февраля 1877 года, а въ Ряжскѣ подвергалась ограниченіямъ передача грузовъ, слѣдующихъ въ направленіи къ Москвѣ.

Вслѣдствіе упомянутыхъ стѣсненій отправители раіона Ряжско-Вяземской дороги не могли быть увѣрены, что на пути слѣдованія ихъ грузовъ не возникнутъ внезапно какія либо задержки, а Управленіе Ряжско-Вяземской дороги далеко не во всѣхъ случаяхъ могло принимать на себя отвѣтственность за срочность доставки, что не могло не оказывать неблагопріятнаго вліянія на размѣры отправки грузовъ, такъ какъ отправители вынуждались избирать хотя болѣе длинные но болѣе надежные свободные обходные пути.

Съ другой стороны вслѣдствіе тѣхъ-же затрудненій Ряжско Вяземская дорога находится вынужденою увеличить товарныя помѣщенія на станціяхъ отправленія и развить запасные пути на передаточныхъ станціяхъ. что было-бы совершенно излишнимъ, еслибы передача грузовъ на сосѣднія дороги производилась постоянно правильно и успѣшно.

По объясненію Управленія дороги для устраненія неблагопріятно вліяющихъ на доходность дороги задержекъ въ отправленіи рузовъ гвслѣдствіе затрудненій въ передачѣ таковыхъ на сосѣднія дороги, необходимо

обязать всѣ дороги, къ которымъ примыкаетъ Ряжско-Вяземская дорога, чтобы они въ случаѣ надобности принимали безъ задержки отъ Ряжско-Вяземской дороги, согласно выяснившейся потребности и настоящей пропускной способности этой дороги: въ Вязьмѣ 200 вагоновъ, Протоновѣ—150, Ряжскѣ—75 и Ельцѣ—25 вагоновъ.

Признавая основательнымъ заявленіе Ряжско-Вяземской дороги о неудобствахъ отсутствія обязательныхъ максимальныхъ нормъ передачи грузовъ на сосѣднія дороги, равно какъ и о необходимости установленія такихъ нормъ, которыя соотвѣтствовали бы выяснившимся потребностямъ передачи грузовъ, Подкоммисія полагаетъ, что за уклоненіемъ дорогъ отъ соглашенія по данному предмету, недоразумѣнія между ними слѣдуетъ неотлагательно устранить содѣйствіемъ Министерства Путей Сообщенія.

7) *Польза пріобрѣтенія Ряжско-Моршанской и Моршанско-Сызранской желѣзныхъ дорогъ Обществомъ Ряжско-Вяземской дороги.*

При постройкѣ Ряжско-Вяземской желѣзной дороги имѣлось въ виду, между прочимъ устранить монополію пути Ряжскъ-Москва по отношенію къ перевозкѣ хлѣбныхъ грузовъ изъ восточной полосы Россіи къ портамъ Балтійскаго моря, чему должно было способствовать избранное направленіе Ряжско-

Вяземской желѣзной дороги составляющее часть кратчайшаго пути отъ низовьевъ Волги (Оренбурга Сызрани и Моршанска) чрезъ Ряжскъ, Вязьму, Смоленскъ, Витебскъ, Динабургъ до Риги и Минскъ-Брестъ Граево до Кенигсберга.

Между тѣмъ опытъ 5 лѣтней эксплоатаціи Ряжско-Вяземской дороги показалъ, что означенная задача можетъ быть разрѣшена средствами самой Ряжско-Вяземской дороги только отчасти, именно конкуренція съ ея стороны привела къ значительному пониженію тарифовъ въ направленіи чрезъ Рязань-Москву, но оказалась безсильною отвлечь грузы дорогъ, лежащихъ за Ряжскомъ въ направленіе за Вязьму. Такихъ грузовъ въ 1878 г. было всего только 348.818 пудовъ.

На ряду съ разсмотрѣнными выше причинами, препятствовавшими отвлеченію грузовъ Восточной полосы за Вязьму, должно быть поставлено еще то обстоятельство что дороги Восточной полосы нисколько не были заинтересованы въ выборѣ для своихъ грузовъ направленія за Вязьму, а напротивъ, находясь во 2 группѣ, должны были избѣгать этаго направленія, такъ какъ въ немъ была неизбѣжна перегрузка грузовъ при переходѣ на дороги 1 группы.

Прямымъ послѣдствіемъ неуспѣшности мѣръ, принятыхъ дорогою для отвлеченія грузовъ Восточной полосы за Вязьму оказывается почти совершенное

отсутствіе транзитныхъ грузовъ на Рязско-Вяземской желѣзной дорогѣ, вслѣдствіе чего, несмотря на значительную перевозку грузовъ мѣстнаго сообщенія, Рязско,Вяземская дорога до сего времени не могла выйдти изъ постоянныхъ дефицитовъ. Правленіе Общества, изыскивая мѣры къ выводу дороги изъ такого ненормальнаго положенія, уже возбудило вопросъ о соединеніи Рязско-Вяземской дороги съ Моршанско-Сызранскою дорогою, что и изложено въ докладѣ Правленія Общества чрезвычайному Общему Собранію акціонеровъ, отъ 12 Апрѣля 1880 года.

По мнѣнію Управленія дороги, положеніе дѣла еще болѣе улучшилось-бы, если бы, вмѣстѣ съ двумя названными дорогами, была соединена еще и Рязско-Моршанская дорога, такъ какъ тогда въ рукахъ одного Общества былъ-бы путь отъ Вязьмы до Сызрани, что позволило-бы установить самую правильную и экономную эксплоатацію этаго пути и вмѣстѣ съ тѣмъ противопоставить конкуренціи со стороны направленія Рязань-Москва такое пониженіе тарифовъ, которое, не переставая быть выгоднымъ для соединеннаго Общества, сдѣлало-бы невозможнымъ отвлеченіе грузовъ Восточной полосы, чрезъ Рязань-Москву.

Признавая, что отвлеченіе грузовъ раіона Рязско-Моршанской, Моршанско-Сызранской и Оренбургской дорогъ съ прямаго пути, чрезъ Рязскъ-Вязьму на

обходный чрезъ Рязань-Москву не можетъ считаться нормальнымъ явленіемъ и объясняется лишь конкуренціею со стороны путей Рязань-Москва, которую нельзя признать согласною ни съ интересами торговли, для которой всѣ существующіе пути должны быть по возможности одинаково открыты, ни съ интересами правительства, которое постоянно приплачиваетъ гарантію дорогамъ, лежащимъ въ направленіи отъ Ряжска къ Балтійскимъ портамъ, между тѣмъ какъ Рязанско-Московская линія, отвлекающая искусственными мѣрами грузъ съ этихъ дорогъ получаетъ ни чѣмъ неоправдываемыя и несоразмѣрно большія выгоды. Подкоммисія полагаетъ, что устраненія означенной конкуренціи и направленія на Ряжско-Вяземскую дорогу грузовъ, имѣющихъ естественное къ ней тяготѣніе можно-бы достигнуть, оказавъ содѣйствіе Обществу Ряжско-Вяземской дороги не только къ слія-нію съ Моршанско Сызранскою дорогою, о чемъ уже идутъ переговоры, но и къ пріобрѣтенію Ряжско-Моршанской дороги, отчего промышленность и торговля получили-бы возможность пользоваться, для сношеній нижней Волги съ сухопутною границею и портами Балтійскаго моря, тѣмъ именно путемъ, сооруженіемъ котораго предполагалось удовлетворить этой цѣли.

До приведенія сего въ исполненіе, слѣдуетъ обязать Ряжско-Моршанскую, Моршанско-Сызранскую и Оренбургскую дороги давать въ направленіи чрезъ

Ряжскъ-Вязьму тѣ же ставки какія даются ею чрезъ Рязань-Москву.

8) Объ установленіи дифференціальнаго тарифа на перевозку каменнаго угля.

Каменный уголь, отправляемый со станцій Ряжско-Вяземской дороги, проходитъ по этой дорогѣ только на самыхъ короткихъ разстояніяхъ.

Изъ отчета Правленія Общества означенной дороги за 1878 годъ видно, что изъ числа 8.624.106 пудовъ всего количества каменнаго угля, отправленнаго въ томъ году со станцій дороги, прошли на разстояніяхъ:

14	верстъ . .	943.500 пуд.
31	»	90.600 »
38	»	44.250 »
40	»	33.150 »
41	»	5.189.060 „
42	»	211.210 »
47	»	40.350 »
51	»	82.200 „
73	»	90.600 »
83	»	42.757 »
93	»	405.450 »
96	»	14.400 »
Итого на разстояніяхъ менѣе 100 верстъ		7.187.517 »

Самое большое изъ означенныхъ количествъ было перевезено изъ Скопина и Скопина-Чулковскаго на дороги, лежащія за Ряжскомъ. Хотя въ Ряжскѣ Ряжско-Вяземскою дорогою принимаются обратные грузы, но они обыкновенно бываютъ назначены не въ Скопинъ-Чулковскій и не въ Скопинъ, а на станціи лежащія за ними, и даже на дороги, лежащія за Вязьмой, вслѣдствіе чего вагоны для нагрузки каменнымъ углемъ въ Скопинъ и Скопинъ-Чулковскій приходится гнать порожними отъ Вязьмы и съ другихъ болѣе или менѣе отдаленныхъ станцій, для избѣжанія чего Ряжско-Вяземская дорога, по особому соглашенію съ Чулковскою и Ряжско-Козловскою дорогами, въ мѣсяцы наибольшаго движенія грузовъ съ 1 Октября по 1-е Мая устанавливаетъ особые поѣзды спеціально для перевозки каменнаго угля съ Чулковской дороги въ Ряжскъ, при чемъ поѣзды слѣдуютъ къ Ряжску груженными, а обратно порожними.

По § 33 Устава Общества Ряжско-Вяземской желѣзной дороги, высшая плата за перевозку минеральнаго топлива не должна превосходить $^1/_{65}$ коп. съ пуда и версты; но слѣдуетъ полагать, что при установленіи означеннаго тарифа не было предусмотрѣно, что перевозка минеральнаго топлива на Ряжско-Вяземской желѣзной дорогѣ разовьется лишь на такихъ короткихъ разстояніяхъ, какъ указанныя выше. Заключеніе это находитъ себѣ подтвержденіе въ томъ, что по § 30 Устава Общества Козлово-Воронежско-

Ростовской желѣзной дороги, Правительство разрѣшило означенной дорогѣ, при отправленіи минеральнаго топлива на разстояніи менѣе 82 верстъ, назначать плату по $^1/_{40}$ коп. съ пуда и версты.

Дѣйствительно, перевозка на короткихъ разстояніяхъ по болѣе дешевому тарифу не можетъ считаться выгодною, а въ данномъ случаѣ приводитъ прямо къ убытку Общества Ряжско-Вяземской желѣзной дороги, такъ какъ изъ взимаемой за перевозку каменнаго угля $^1/_{65}$ части копейки, половина обращается на покрытіе расходовъ обратнаго передвиженія порожнихъ вагоновъ, слѣдовательно собственно за перевозку каменнаго угля остается $^1/_{130}$ часть копейки съ пуда и версты.

Устраненіе убытковъ несомнѣнно проистекающихъ отъ перевозки каменнаго угля изъ Скопина и Скопина-Чулковскаго на дороги, лежащія за Ряжскомъ, по $^1/_{65}$ коп. съ пуда и версты, признается дѣломъ первостепенной важности; но Управленіе дороги не видитъ возможности устранить означенные убытки другимъ путемъ, кромѣ возвышенія тарифа на перевозку каменнаго угля на короткихъ разстояніяхъ, для чего требуется измѣненіе § 33 Устава Общества Ряжско-Вяземской желѣзной дороги.

Подкоммисія, принимая во вниманіе, что установленный въ Уставѣ Общества Ряжско-Вяземской желѣзной дороги тарифъ на перевозку ка-

меннаго угля, очевидно не покрываетъ стоимости перевозки, когда таковая производится на короткихъ разстояніяхъ, на которыхъ перевозится $^{5}/_{7}$ всего количества каменнаго угля, слѣдовательно обременяетъ не только Общество дороги, но и казну, принявшую на себя гарантію дохода Общества и такъ какъ подерживать интересы каменноугольной промышленности какъ на счетъ казны, такъ и на счетъ интересовъ желѣзныхъ дорогъ, имѣющихъ болѣе обширное назначеніе, по мнѣнію Подкоммисіи, было-бы не согласно съ основаніями раціональнаго Государственнаго хозяйства,—то Подкоммисія признаетъ необходимымъ отмѣнить, установленное въ § 33 Устава Общества Ряжско-Вяземской желѣзной дороги запрещеніе взимать за перевозку минеральнаго топлива болѣе $^{1}/_{65}$ коп. съ пуда и версты, разрѣшивъ обществу выработать такъ называемый дифференціальный тарифъ, въ которомъ провозная плата возвышалась бы сообразно уменьшенію разстояній перевозки, при чемъ отъ Общества можно требовать, чтобы на большихъ разстояніяхъ составляющихъ, напримѣръ, не менѣе $1^{1}/_{3}$ всей длины дороги, взималось не выше установленной въ настоящее время $^{1}/_{65}$ коп. съ пуда и версты, а на самыхъ короткихъ разстояніяхъ—не выше предѣльнаго тарифа на перевозку лѣсныхъ матеріаловъ, т. е. $^{1}/_{18}$ коп. съ пуда и версты.

10) Объ убыточности эксплоатаціи существующихъ вѣтвей:

а) отъ ст Павелецъ къ Павелецкому каменноугольному рудишку.

Принадлежащая Обществу Ряжско-Вяземской желѣзной дороги, вѣтвь отъ станціи Павелецъ къ Павелецкому руднику, длиною 2 версты 300 саженъ, была построена исключительно для перевозки каменнаго угля, который вырабатывался въ Павелецкомъ рудникѣ.

Разработка угля совершенно прекратилась еще въ 1877 году и съ тѣхъ поръ, какъ Павелецкій рудникъ, такъ и прилегающая къ вѣтви мѣстность, вовсе не доставляютъ дорогѣ грузовъ для перевозки. Дорога между тѣмъ несетъ расходы на ремонтъ и содержаніе вѣтви, отъ которой не получаетъ доходовъ.

Управленіе дороги уже проэктировало закрытіе Павелецкой вѣтви, потдвердивъ свое заключеніе, по сему предмету, статистическими данными о размѣрахъ перевозки грузовъ по означенной вѣтви.

Соглашаясь съ заключеніемъ Управленія дороги, Подкоммисія признаетъ, что для избѣжанія непроизводительныхъ расходовъ на ремонтъ и содержаніе Павелецкой вѣтви, по которой перевозки грузовъ вовсе не производится, слѣдуетъ неотлагательно эту вѣтвь закрыть для движенія, съ предоставленіемъ Обществу употребить рельсы и другіе матеріалы и предметы находящееся на вѣтви на нужды Ряжско-Вяземской дороги.

б) отъ ст. Калуга къ рѣкѣ Окѣ.

Отъ станціи Калуга устроена вѣтвь къ пристани на рѣкѣ Окѣ, длиною 7 верстъ 123 погонныхъ саж. Путь и сооруженіе этой вѣтви, въ части прилегающей по берегу рѣки Оки, ежегодно повреждаются весенними водами, вслѣдствіе чего ремонтъ и содержаніе вѣтви обходятся весьма дорого.

Между тѣмъ количество грузовъ, перевозимыхъ по вѣтви весьма незначительно и получаемый дорогою доходъ отъ ихъ перевозки совершенно ничтоженъ.

Основываясь на имѣющихся данныхъ, о доходѣ получаемомъ отъ перевозки грузовъ по Калужской Окской вѣтви и о расходахъ употребляемыхъ на ежегодное ея возобновленіе, ремонтъ и содержаніе, Управленіе дороги ходатайствовало о закрытіи вѣтви. Данныя въ пользу этаго приведены въ прилагаемой при семъ копіи доклада въ Правленіе Общества отъ $^{5}/_{10}$ Октября 1877 года за № 6121—5297.

Собравшаяся, на основаніи журнальнаго постановленія Технически-Инспекторскаго Комитета желѣзныхъ дорогъ, отъ 1877 года, за № 720, коммисія изъ Инспектора Ряжско-Вяземской желѣзной дороги, Инспектора судоходства на рѣкѣ Окѣ, Инспектора работъ на рѣкѣ Окѣ при соучастіи Начальника движенія, Ряжско-Вяземской желѣзной дороги и Начальника VII судоходной дистанціи, въ засѣданіи 24 Сентября 1879 года, въ Калугѣ, по всестороннемъ разсмотрѣніи вопроса, признала закрытіе Калужской Окской

вѣтви весьма полезной мѣрой, что видно изъ прилагаемой при семъ копіи протокола означенной коммиссіи.

Извѣстясь объ этомъ, Калужская Городская Управа представила Калужскому Губернатору, прилагаемое при семъ въ выпискѣ заявленіе не только о необходимости сохраненія Калужской Окской вѣтви, но и о дальнѣйшемъ ея развитіи, но эти заявленія Городской Управы опровергнуты Управленіемъ дороги въ отношеніи къ Инспектору отъ $^{4}/_{5}$ Марта 1880 года, за № 1543—3876. Копія съ опроверженія при семъ прилагается.

Осмотрѣвъ Окскую вѣтвь въ Калугѣ въ Іюлѣ мѣсяцѣ 1879 г., Подкоммиссія не нашла на ней грузовъ. Усматривая же изъ представленныхъ Управленіемъ дороги данныхъ, что эксплоатація этой вѣтви приноситъ ничтожный доходъ, не превышающій 400 р. въ годъ, что расходы на ремонтъ и содержаніе вѣтви и исправленіе поврежденій, производимыхъ весенними водами, обходились весьма дорого, до 8098 рублей въ годъ, и находя, что означенная вѣтвь не служитъ интересамъ города Калуги, который хотя и ходатайствуетъ о сохраненіи ея, но пользуется ею въ совершенно ничтожныхъ размѣрахъ, — Подкоммиссія признаетъ необходимымъ для избѣжанія непроизводительныхъ расходовъ на ремонтъ и содержаніе Окской вѣтви неотлагательно эту вѣтвь закрыть для движенія съ предоставленіемъ Обществу употребить рельсы и другіе матеріалы и предметы находящіеся на вѣтви, на нужды Рязско-Вяземской дороги.

Изъ Общаго протяженія 645 верстъ Ряжско-Вяземская желѣзная дорога, считая отъ Тулы, проходитъ пространство въ 369 верстъ по богатѣйшимъ уѣздамъ Россіи, какъ то: Богородицкому, Ефремовскому, Епифанскому, Елецкому, Скопинскому, Ряжскому, дающимъ ей хлѣбные грузы, идущіе на сѣверъ; на оборотъ, съ сѣвера проходя частью Смоленской и Калужской губерній, по лѣсистой мѣстности, она везетъ лѣсъ, какъ обратный грузъ, въ вышепоименованные хлѣбные уѣзда, давно уже обезлѣсенные.

Кромѣ того, примыкая къ каменноугольнымъ копямъ Скопинъ-Чулковскимъ и проходя мимо шахтъ почти всего Замосковскаго басейна, дающаго ей подручное дешевое топливо, дорога казалось бы должна процвѣтать и развиваться. Между тѣмъ, не смотря на дѣйствительно быстрое развитіе перевозки грузовъ, въ 1875 году перевезено 17.219,91 пудъ, а въ 1878 году уже 3.319.154 пуда, дорога эта въ постоянномъ дефицитѣ.

Дефициты эти составляли:

въ 1875 году . . .	655,759 р.	53	к.
» 1876 »	1.046,004 »	36	»
» 1877 »	364,382 »	39	»
» 1878 »	240,317 »	$76^{3}/_{4}$	»

Кромѣ того, управленіемъ сокращено пассажирское движеніе, какъ весьма убыточное, до возможнаго minimum'a, то есть, отъ Вязьмы до Ряжска и

до Ельца идетъ по одному поѣзду въ день, другой же идетъ только отъ Калуги до Узловой. Вслѣдствіе всего этого и въ публикѣ сложилось весьма невыгодное мнѣніе объ этой линіи. Между тѣмъ, можно съ достовѣрностію сказать, что изъ 22-тысячной сѣти желѣзныхъ дорогъ въ Россіи, ни одна линія не находится въ столь исключительно невыгодномъ положеніи какъ Ряжско-Вяземская. Построенная среди группы другихъ болѣе сильныхъ линій, эти послѣднія отымаютъ у нея грузы, которые по кратчайшему ходу должны были бы идти по ней; или эти же линіи дѣлаютъ условія прямаго сообщенія столь тяжкими для Ряжско-Вяземской дороги, что болѣе выгодно посылать товары обходнымъ путемъ.

Прямое назначеніе Ряжско-Вяземской дороги, дать возможность товару раіона нижней Волги идти по ней транзитомъ къ Рижскому и Либавскому портамъ, между тѣмъ транзитныхъ грузовъ прошло только:

въ 1875 году . . .	153,042	пуд.
» 1876 » . .	496,821	»
» 1877 » . . .	1.123,703	»
» 1878 » . . .	1.333,279	»

Чтобы установить прямое сообщеніе съ Ригою и Либавою, кратчайшимъ путемъ, чрезъ Вязьму, Смоленскъ, Витебскъ и Динабургъ, — Ряжско-Вяземская дорога должна была согласиться на слѣдующія тяжелыя условія:

Орловско-Витебская дорога взимаетъ провозную плату на участкѣ Смоленскъ-Витебскъ (128 верстъ) по предѣльному тарифу со всѣхъ грузовъ, идущихъ на Риго-Смоленскую линію со станцій, лежащихъ далѣе станціи Алексинъ, Ряжско-Вяземской дороги. Исключеніе допущено только для грузовъ, идущихъ со станцій: Калуга, Тула, Скопинъ, Ряжскъ, Богородицкъ и Ефремовъ, для которыхъ установлены особые спеціальные тарифы. Но льготы эти распространяются только на нѣкоторые грузы, при чемъ льготы для станціи Ефремовъ сдѣланы на счетъ Ряжско-Вяземской и Московско-Брестской дорогъ, а Орловско-Витебская дорога въ этомъ случаѣ не только примѣнила свой предѣльный тарифъ, но даже потребовала отъ Динабурго-Витебской и Риго-Динабургской дорогъ, чтобы и онѣ, примѣняя тарифъ не ниже ставокъ, установленныхъ для станціи Вязьма Московско-Брестской дороги. Такимъ образомъ, при перевозкѣ хлѣбныхъ грузовъ, изъ Ефремова въ Ригу и Либаву, Ряжско-Вяземская дорога взимаетъ съ вагона и версты 10,86 к. а Орловско-Витебская 24,84 к.

Когда, не смотря на объясненныя тяжелыя условія, прямое сообщеніе съ Ригою и Либавою было установлено; публика съ означеннымъ прямымъ сообщеніемъ была достаточно ознакомлена и затѣмъ зимою 1877 года начала развиваться усиленная отправка грузовъ въ означенные порты, — Орловско-Витебская дорога начала затруднять пріемъ грузовъ

отъ Московско-Брестской дороги, вслѣдствіе чего послѣдняя дорога съ 26 Октября принимала отъ Ряжско-Вяземской дороги только грузы, слѣдующіе съ дорогъ, лежащихъ за Ряжскомъ и Протопоповымъ, и со станцій Тула, Ряжскъ, Ефремовъ и Елецъ, и хотя 14 Ноября заявила, что можетъ принимать по 75 вагоновъ въ сутки, но 29 Ноября ограничила пріемъ до 10 вагоновъ, что продолжала до 4 Декабря, когда совсѣмъ прекратила пріемъ грузовъ. Послѣ того передача грузовъ на Московско-Брестскую дорогу была возобновлена лишь 24 Декабря и то только по 10 вагоновъ въ день.

Отправка грузовъ со станцій Ряжско-Вяземской дороги на станціи Орловско Витебской, Динабурго-Витебско и Риго-Динабургской дорогъ, достигшая въ 1877 году 1,074.207 пудовъ, упала въ 1878 году до 333,555 пудовъ, на что, помимо другихъ причинъ, не могли не повліять и вышеобъясненныя стѣсненія перевозки грузовъ на означенныя дороги. Въ настоящее время, отправители, имѣвшіе сношенія съ Ригою и Либавою, избрали для своихъ грузовъ другіе пути, тамъ, гдѣ это возможно. Напримѣръ Ефремовскіе отправители, какъ они сами заявляютъ, находятъ болѣе выгодъ подвозить свои грузы въ Елецъ для отправленія черезъ Орелъ, Витебскъ и Динабургъ, по низкимъ спеціальнымъ тарифамъ, установленнымъ въ этомъ послѣднемъ направленіи.

Не находя свободнаго выхода черезъ Вязьму, грузы

раіона Ряжско-Вяземской дороги, имѣющіе тяготѣніе къ Балтійскимъ портамъ, по необходимости избираютъ другое направленіе, чрезъ Протопопово, гдѣ было передано на Московско-Курскую дорогу:

въ 1875 году . . .	2.134,686	пуд.
» 1876 » . . .	4.305,126	»
» 1877 » . . .	8.138,334	»
» 1878 » . . .	11.415,424	»

До какой степени означенное направленіе невыгодно для Ряжско-Вяземской дороги, видно изъ того, что переданные на Московско-Курскую дорогу въ 1878 г. 11.415,424 пуда сдѣлали только 1.381,048,739 пудо-верстъ, то есть прошли по Ряжско-Вяземской дорогѣ, среднимъ счетомъ, только 121 версту, или менѣе $^1/_5$ части всего ея протяженія. Хотя, такимъ образомъ, Ряжско-Вяземская дорога является какъ бы питательною вѣтвью Московско-Курской дороги, эта послѣдняя дорога не сдѣлала ничего, чтобы облегчить Ряжско-Вяземской дорогѣ перевозку грузовъ, поступающихъ на Московско-Курскую дорогу.

Съ 8 Марта 1877 г. было введено въ дѣйствіе соглашеніе о безперегрузочномъ сообщеніи между Ряжско-Вяземскою, Московско-Курскою, Николаевскою и Балтійскою дорогами. Но Московско-Курская дорога, послѣ цѣлаго ряда затрудненій въ пріемѣ отъ Ряжско-Вяземской дороги грузовъ, назначенныхъ на Николаевскую и Балтійскую дороги, мотивиро-

ванныхъ затрудненіями въ передачѣ этихъ грузовъ на Николаевскую дорогу и выразившихся въ 1877 году совершеннымъ отказомъ отъ пріема таковыхъ съ 1 по 7 Сентября и допущеніемъ передачи ихъ съ 7 Октября по 3 Ноября только по 10 вагоновъ въ сутки, наконецъ заявила 29 Марта 1878 г., что, вслѣдствіе неудобствъ существующаго соглашенія о безперегрузочномъ сообщеніи, она выходитъ изъ этого соглашенія и установляетъ прямое сообщеніе съ перегрузкою въ Тулѣ. Ряжско-Вяземская дорога поспѣшила выработать основанія новаго, болѣе удобнаго для Московско-Курской дороги соглашенія: проектъ таковаго былъ препровожденъ Директору Московско-Курской дороги 6 Іюля 1878 г.; но никакого рѣшенія по этому дѣлу не послѣдовало до настоящаго времени. Хотя въ дѣйствительности безперегрузочное сообщеніе между Ряжско-Вяземскою и Московско-Курскою дорогами еще продолжается: но такъ какъ оно не оформлено никакимъ договоромъ, то послѣдствіемъ сего могутъ быть разныя недоразумѣнія и затрудненія и даже совершенный отказъ Московско-Курской дороги отъ пріема грузовъ безъ перегрузки, во всякое время, что пріобрѣтаетъ особенную важность съ наступленіемъ осени, когда Московско-Курская дорога, по случаю усиленной перевозки своихъ грузовъ, можетъ стѣснить пріемъ грузовъ отъ Ряжско-Вяземскай дороги, не неся за это никакой отвѣтственности. Ряжско-Вяземская дорога заинтере-

сована въ установленіи безперегрузочнаго сообщенія съ Московско-Курскою дорогою на правильныхъ и прочныхъ основаніяхъ, тѣмъ болѣе, что въ случаяхъ замедленія перевозки означенныхъ грузовъ, таковые могутъ оправляться и дѣйствительно отправляются на подводахъ на близъ лежащія станціи Московско-Курской и Рязанско-Козловской дорогъ.

Принимаемыя до сего времени мѣры къ привлеченію на Ряжско-Вяземскую дорогу грузовъ Ряжско-Моршанско-Сызранско-Оренбургской и Козловско-Тамбовско-Саратовской линій, какъ-то: установленіе для грузовъ этихъ линій особыхъ пониженныхъ тарифовъ и прямаго сообщенія съ Ригою, Либавою, Кенигсбергомъ и Пиллау, не могли привести ни къ какимъ результатамъ, потому что и Московско-Рязанско-Козловская линія съ своей стороны сдѣлала все возможное, чтобъ отвлечь къ себѣ грузы означенныхъ линій. Этому главнымъ образомъ способствуетъ установленіе болѣе тридцати спеціальныхъ пониженныхъ тарифовъ для перевозки грузовъ въ направленіи чрезъ Козловъ, Рязань и Москву, съ которыми Ряжско-Вяземская дорога не можетъ конкуррировать вслѣдствіе того, что допущеніе столь же пониженныхъ тарифовъ для грузовъ, которые, какъ было сказано выше, проходятъ $^1/_5$ часть всего протяженія дороги, было бы убыточно. Съ другой стороны, по особымъ соглашеніямъ съ Николаевскою и Балтійскою дорогами, скорость перевозки въ направ-

ленiи чрезъ Козловъ, Рязань и Москву, была сокращена, о чемъ было публиковано 15 Сентября 1878 г., въ циркулярѣ Съѣзда дорогъ 2-й группы за № 20, хотя въ то же самое время Московско-Курская дорога была подвергнута такимъ стѣсненiямъ въ передачѣ грузовъ на Николаевскую дорогу, что была вынуждена заявить Ряжско-Вяземской дорогѣ, что слагаетъ съ себя всякую отвѣтственность за просрочку въ доставкѣ грузовъ, отправляемыхъ въ Петербургъ и Ревель. Послѣдствiемъ сего создается искусственное направленiе для грузовъ Ряжско-Моршанско-Сызранской и Козловско-Тамбовско-Саратовской линiй въ Петербургъ и Ревель, вмѣсто естественнаго пути чрезъ Ряжско-Вяземскую дорогу въ Ригу, Либаву и къ сухопутной границѣ, и въ то время, какъ Ряжско-Вяземская дорога остается безъ этихъ грузовъ и даже встрѣчаетъ препятствiя въ перевозкѣ грузовъ своего раiона, Козловско-Рязанско-Московская линiя заваливаетъ грузами Николаевскую дорогу до того, что та бываетъ вынуждена отказывать въ перевозкѣ грузовъ другихъ линiй.

Объясненныя неблагопрiятныя условiя для эксплоатацiи Ряжско-Вяземской дороги увеличились еще болѣе, съ переходомъ Ряжско-Моршанской дороги въ руки акцiонеровъ Московско-Рязанской дороги.

Въ такой же мѣрѣ безуспѣшны были старанiя Ряжско-Вяземской дороги усилить перевозку грузовъ съ Елецкой вѣтви, посредствомъ установленiя въ

Ельцѣ безперегрузочнаго сообщенія съ Орловско-Грязскою дорогою.

Хотя проектированное, по обоюдному соглашенію обѣихъ дорогъ, соединеніе ихъ въ Ельцѣ давно окончено, но Орловско-Грязская дорога, до сего времени, отказывается открыть безперегрузочное сообщеніе по этой соединительной вѣтви, безъ всякихъ уважительныхъ основаній. Между тѣмъ, не говоря уже о значительныхъ суммахъ, затраченныхъ Ряжско-Вяземскою дорогою на устройство соединенія съ Орловско-Грязскою дорогою, до сего времени не приносящихъ никакого дохода, скорѣйшее установленіе безперегрузочнаго сообщенія между этими дорогами представляетъ особую важность не только для увеличенія перевозокъ Ряжско-Вяземской дороги, но и для интересовъ промышленности, такъ какъ посредствомъ его приближается къ Москвѣ цѣлый хлѣбный раіонъ, между станціями Измалково и Липецкъ Орловско-Грязской дороги и сокращается перевозка грузовъ изъ за Ельца на станціи Московско-Брестской дороги, лежащія ближе къ станціи Вязьма, и изъ за Грязей на станціи Елецкой вѣтви Ряжско-Вяземской дороги, при чемъ для самой дальней станціи Богородицкъ сокращеніе это достигаетъ съ 318 до 273 верстъ.

Стоимость эксплоатаціи дороги увеличивается чрезмѣрно, отъ постройки линіи въ техническомъ отношеніи. Допущено на ней большое число предѣльныхъ

въ 0,01 уклоновъ и кривыхъ 300 сажень радіусамъ, легкость рельсовъ 20 фунтовыхъ, малосильность товарныхъ паровозовъ вѣсомъ всего въ 28 тоннъ, немогущихъ поднять болѣе 25 товарныхъ вагоновъ, малый подъемъ полотна въ многихъ мѣстахъ доходящей до нулевыхъ работъ, узкое отчужденіе полосы земли, не дающее возможность ставить въ надлежащемъ видѣ защиты отъ снѣжныхъ заносовъ, которые весьма сильны, такъ какъ болѣе половины протяженіе дороги проходитъ по степной мѣстности. Излишнее, непроизводительное удлиненіе пути, какъ напримѣръ около Ельца, гдѣ рельсовый путь почти окружаетъ весь городъ, прежде чѣмъ подойти къ станціи ея, или соединеніе дороги съ Московско-Курскою въ Тулѣ, гдѣ, чтобы попасть съ одной дороги на другую, нужно выѣхать до ближайшей станціи Протопоново и за тѣмъ вернуться обратно, все это конечно приводитъ къ непроизводительной тратѣ времени и топлива. Вообще постройка Ряжско-Вяземской дороги поражаетъ и не техниковъ своею непрактичностію.

Кромѣ всего этого бюджетъ эксплоатаціи обремененъ еще содержаніемъ 2-хъ вѣтвей, не только не могущихъ принести никакого дохода, напротивъ того требующихъ совершенно непроизводительныхъ расходовъ и не приносящихъ никому пользы. Это вѣтви къ пристани рѣкѣ Окѣ въ Калугѣ и къ Павелецкому угольному руднику, нынѣ не разработываемаго.

При осмотрѣ дороги, Подкоммисіей въ Іюнѣ 187[illegible]

г., на пристани рѣки Оки въ Калугѣ никакихъ товаровъ не было и поѣзда не ходили.

Изъ доклада же 1877 года Управленія дороги Правленію Общества видно:

По Павелецкой вѣтви:

1) Что въ 1876 году съ Павелецкаго рудника отправлено было каменнаго угля, частными отправителями 95,700 пуд. и принадлежащаго Ряжско-Вяземской дорогѣ 169.978 пуд., итого 265,678 пуд.; лѣсныхъ матеріаловъ 3000 пуд. купороснаго масла 1114 пуд. и другихъ грузовъ 647 пуд., всего 270,440 пуд., за перевозку которыхъ, какъ видно изъ приложенной къ отчету Правленія Общества за 1876 годъ вѣдомости № 6, выручено всего только 1005 руб. 14 коп.

2) Что въ томъ же 1876 году на Павелецкій рудникъ съ разныхъ станцій прибыло только 7,607 пуд. грузовъ, въ томъ числѣ 6,600 пуд. лѣсныхъ матеріаловъ, и

3) Что въ 1877 году, никакихъ грузовъ въ прибытіи вовсе не было, а равно не было ничего отправлено до 1-го Апрѣля. Въ Апрѣлѣ же и Маѣ мѣсяцахъ отправлено только 10,510 пуд. грузовъ, въ томъ числѣ 9,000 пуд. колчедана и 1,200 бутоваго камня. За тѣмъ изъ собранныхъ свѣдѣній оказывается, что разработка каменнаго угля на Павелецкомъ рудникѣ въ 1877 году совсѣмъ прекратилась.

Въ виду вышеизложеннаго, находя, что за окончаніемъ разработки каменнаго угля и по незначительности перевозимыхъ грузовъ дальнѣйшему существованію вѣтви къ Павелецкому руднику въ настоящее время нѣтъ основанія а содержаніе ея въ исправномъ состояніи требуетъ расходовъ, которые не будутъ даже покрываться доходами отъ движенія, вѣтвь эта подлежитъ закрытію для движенія, съ разборкою уложеннаго на ней пути.

По Окской вѣтви въ Калугѣ:

За перевозку грузовъ, отправленныхъ съ Калужской пристани на рѣкѣ Окѣ, Общество Ряжско-Вяземской дороги получило слѣдующій доходъ: провозочной платы 3,432 руб. 5 коп. и различныхъ дополнительныхъ сборовъ. (нагрузка, записка и плата за переводъ наложенныхъ платежей) 531 руб. 31 к., всего 3,963 руб. 36 к. Но въ провозной платѣ заключается провозъ не по одной вѣтви, а также и по главному пути отъ Калуги до станцій назначенія грузовъ, отправленныхъ съ пристани, а потому для опредѣленія дохода, падающаго собственно на Калужскую Окскую вѣтвь, необходимо высчитать провозную плату отдѣльно на эту вѣтвь. Что же касается дополнительныхъ сборовъ, то эти сборы нельзя причислять къ доходу отъ Окской вѣтви, такъ какъ по всей вѣроятности, грузы отправленные съ Окской пристани, были бы отправлены со станціи Калуга, и въ томъ случаѣ, если бы Окской вѣтви совсѣмъ не-

существовало, слѣдовательно дополнительный сборъ былъ бы полученъ. Чтобы расчитать, сколько выручено провозной платы за перевозку грузовъ по Окской вѣтви, то въ отчетѣ Правленія Общества за 1876 годъ находятся слѣдующія свѣдѣнія: въ томъ году было отправлено съ Калужской пристани на рѣкѣ Окѣ груза I-го разряда 6,368 пуд.; II-го разряда 7 пуд , III-го разряда 41 пуд.. IV разряда 40,784 пуд., V разряда 3,000 пуд., по спеціальному тарифу: А 27.900 пуд. и по лѣсному и дровяному тарифамъ 15,000 пуд, и по тарифамъ дорогъ 1-й группы 20.400 пуд., итого 100,000 пуд. За нихъ взыскано провозной платы:

1) За перевозку 6,368 пуд. груза 1-го разряда, съ Окской вѣтви на протяженіе 8 верстъ, по $^1/_{12}$ к. съ пуда и версты, причитается 42 р. 67 к.

2) За перевозку 7-и пуд. груза III-го разряда по $^1/_{18}$ к. съ пуда и версты 0 р. 03 к.

3) За перевозку 41 п. груза II-го разряда по $^1/_{24}$ к. съ пуда и версты 0 р. 14 к.

4) За пересылку 40,784 пуд. груза IV разряда, по $^1/_{30}$ к. съ пуда и версты 110 р. 12 к.

5) За перевозку 3,000 п. груза V разряда, по $^1/_{36}$ к. съ пуда и версты, 6 р. 60 к.

6) За перевозку 27,900 пуд. груза по спеціальному тарифу А $^1/_{45}$ коп. съ пуда и версты, 50 руб. 22 коп.

7) За перевозку 1500 пуд.,, по лѣсному или дровяному тарифамъ могло быть взыскано: за дрова отъ 15 до 11 коп. съ вагона и версты, или отъ $^1/_{40}$ до $^1/_{55}$ коп. съ пуда и версты, и за строительный лѣсъ отъ $16^2/_3$ до 16 коп. съ платформы и версты, или по VI разряду, по $^1/_{36}$ коп. съ пуда и версты. Неимѣя точныхъ данныхъ о томъ, по какому изъ означенныхъ тарифовъ были перевезены упомянутые 1500, то принимая высшую цифру $^1/_{36}$ коп. съ пуда и версты, при которой провозной платы причитается 3 руб. 30 коп.

8) За перевозку 20,400 пуд. по тарифамъ 1-й группы, провозная плата прямо опредѣлена быть не можетъ, потому-что подробныхъ свѣдѣній о тарифныхъ разрядахъ этого груза въ отчетѣ Правленія Общества не содержится; но изъ приложенія къ отчету № 6 видно, что за грузы, перевезенные по тарифамъ 1-й группы съ Окской пристани въ Калугѣ, на дороги 1-й группы. — Ряжско-Вяземская дорога выручила всего 809 руб. 88 коп. Означенные грузы, всѣ безъ исключенія, должны были прослѣдовать чрезъ станцію Вязьма. Слѣдовательно 809 руб. 88 коп. составляютъ провозную плату за разстояніе Калуга-Вязьма 154 версты и за Окскую вѣтвь 8 верстъ, итого за 162 версты. Отсюда видно, что для Окской вѣтви изъ выручennой суммы 809 руб. 88 коп., составляетъ 39 руб. 99 коп.

9) Кромѣ грузовъ, отправленныхъ съ вѣтви въ 1876 году, была грузы, прибывшіе на вѣтвь, которые

составляли 4332 пуда. Родъ этихъ грузовъ въ отчетѣ необозначенъ, но извѣстно, что между ними находились: отправленные со станціи Износки 360 пуд., переданные съ Московско-Курской желѣзной дороги 1555 пуд., отправленные со станціи Тула 600 пуд., Богородицкъ 2544 пуда и Ефремовъ 4218 пуд. Дабы не умалить доходности вѣтви отнесеніемъ означенныхъ грузовъ къ низшимъ разрядамъ, относимъ ихъ къ 1-му разряду. Но на станціи Ефремовъ всѣхъ отправленныхъ грузовъ 1-го разряда было только 3186 пуд. Допуская, что все это количество отправлено на Калужскую вѣтвь, остальные отправленные со станціи Ефремовъ на эту вѣтвь 1032 пуда, относимъ уже къ 2-му разряду. Вслѣдствіе сего, получается грузовъ 1-го разряда 8300 пудовъ и 2-го разряда 1032 пуда, съ которыхъ причитается провозной платы съ 1-го разряда 55 руб. 61 коп. и съ 2 разряда 4 руб. 53 коп., итого 60 руб. 14 коп. Такимъ образомъ валовой доходъ отъ вѣтви со станціи Калуга на рѣкѣ Окѣ въ 1876 г., съ приблизительною вѣрностію долженъ быть опредѣленъ на сумму 313 руб. 21 коп.

За то же время содержаніе Калужской Окской вѣтви потребовало слѣдующихъ расходовъ:

Земляныя работы	1,755 р. 29 к.
Ремонтъ балластнаго слоя . .	423 » 15 »
Ремонтъ рельсовыхъ скрѣпленій и перемѣна шпалъ	214 » 85 »

Ремонтъ переѣздовъ	25 р.	— к.
Ремонтъ сторожевыхъ будокъ .	25 »	— »
Стоимость будки, отнесенной весенними водами	500 »	— »
Отопленіе сторожевыхъ будокъ .	147 »	50 »
Очистка пути, отъ снѣга, весенняя прочистка канавъ и ремонтъ и возобновленіе защитъ	425 »	— »
Освѣщеніе сигналовъ съ ремонтомъ и возобновленіемъ приборовъ .	45 »	— »
Содержаніе дорожной и переѣздной стражи	468 »	— »
Содержаніе ремонтныхъ рабочихъ	1,260 »	— »
Пропорціональное содержаніе старшихъ рабочихъ и дорожнаго мастера	600 р.	— к.
Итого, по службѣ ремонта пути и зданій . .	5,888 р.	79 к.

По службѣ подвижнаго состава и тяги работа маневрирующихъ паровозовъ станція Калуга, которыми производилось движеніе по Калужской Окской вѣтви, учитывается не по количеству верстъ, пройденныхъ паровозами, а по времени, по сему невозможно опредѣлить, какая часть этой работы и сопряженныхъ съ нею расходовъ причитается на Калужскую Ок-

скую вѣтвь, и какая ея часть относится на маневры; произведенные на путяхъ станціи Калуга. Расходъ на Окскую вѣтвь по службѣ подвижнаго состава и тяги можетъ быть высчитанъ другимъ путемъ, по тягѣ поѣздовъ, какъ это показано въ отчетѣ Правленія Общества за 1876 годъ, въ которомъ расходы по тягѣ поѣздовъ вычислены на версту протяженія дороги, считая въ томъ числѣ 7 верстъ 123 саж. Калужской Окской вѣтви. Казалось бы, что въ томъ случаѣ слѣдуетъ отнести на Окскую вѣтвь въ Калугѣ только тѣ расходы, которые производились на топливо для паровозовъ и на освѣщеніе ихъ, а также расходы на смазку, чистку и мелкій ремонтъ паровозовъ, тендеровъ и вагоновъ. Что же касается остальныхъ расходовъ по тягѣ поѣздовъ, приведенныхъ въ отчетѣ Правленія Общества, то таковые къ расходамъ Калужской Окской вѣтви отнесены быть не могутъ, такъ какъ производятся независимо отъ того, существуетъ эта вѣтвь или нѣтъ.

Изъ отчета видно, что на версту протяженія Ряжско-Вяземской желѣзной дороги, считая въ томъ числѣ 7 верстъ 123 сажени Калужской Окской вѣтви, по тягѣ поѣздовъ израсходовано:

На топливо для паровозовъ . .	492 р. 75 к.
На освѣщеніе паровозовъ, тендеровъ и вагоновъ	81 » 81 »
На чистку и мелкій ремонтъ	

паровозовъ, тендеровъ и вагоновъ въ . . . . . 30 » 30 »

Итого на версту 609 руб. 52 коп., что составляетъ на $7^1/_4$ верстъ дѣйствительнаго протяженія Калужской Окской вѣтви 4419 руб. 02 коп. Но разумѣется этотъ расходъ требовался вѣтвью пропорціонально ея работъ, а чтобы приблизиться къ болѣе вѣрной цифрѣ этого расхода, необходимо принять во вниманіе количество грузовъ, перевезенныхъ по этой вѣтви, вывести процентное отношеніе этого груза къ общему количеству грузовъ, перевезенныхъ по Ряжско-Вяземской желѣзной дорогѣ и сравнить съ процентнымъ отношеніемъ числа верстъ Окской вѣтви и всей линіи Ряжско-Вяземской дороги, а изъ отчета видно, что изъ числа 20.677,535 пудовъ груза, перевезеннаго по Ряжско-Вяземской дорогѣ въ 1876 году, на долю Калужской Окской вѣтви причитается 104,332 пуда, слѣдовательно, этотъ грузъ составляетъ около 0,5% общаго количества грузовъ. Отчетное же протяженіе Ряжско-Вяземской желѣзной дороги принято въ 660 верстъ, а Калужская Окская вѣтвь составляетъ въ томъ числѣ $7^1/_4$ верстъ, или немного больше 1% отчетнаго протяженія. Такимъ образомъ оказывается, что расходы, вычисленные на версту Калужской Окской вѣтви по тягѣ поѣздовъ, вдвое больше того, что было бы вычислено по дѣйствительной работѣ этой вѣтви. Слѣдовательно, высчитанный расходъ 4419 руб. 02 коп. на Окскую вѣтвь,

по тягѣ поѣздовъ, слѣдуетъ раздѣлить на два, чтобы получить приблизительно вѣрную цифру этого расхода и получится 2209 руб. 51 коп.

Расходы по службѣ движенія никакого отношенія къ Калужской Окской вѣтви не имѣютъ, потому-что расходы эти должны производиться во всякомъ случаѣ даже и тогда, когда будетъ закрыта.

На основаніи изложенныхъ данныхъ, слѣдуетъ полагать, что расходы Калужской Окской вѣтви въ 1876 году составили всего 8098 руб. 30 коп.

Расходы эти превысили доходъ отъ отъ означенной вѣтви на 7785 руб. 9 коп.; слѣдовательно, Общество Ряжско-Вяземской желѣзной дороги, отъ содержанія вѣтви, отъ станціи Калуга къ рѣкѣ Окѣ, потерпѣло дефицитъ въ 46%.

При всѣхъ этихъ исключительно невыгодныхъ условіяхъ нельзя не удивляться, что дорога существуетъ и ежегодно дѣлаетъ улучшенія и приспособленія для перевозки грузовъ.

Надо отдать справедливость Управленію, что оно при всей трудности своей задачи, работаетъ энергично на столько, на сколько скудныя его средства это позволяютъ.

Управленіе дороги высказало Подкоммисіи, что для выхода изъ того стѣснительнаго положенія въ которомъ нынѣ Ряжско-Вяземская желѣзная дорога

находится, слѣдовало бы кромѣ уничтоженія двухъ ненужныхъ вѣтвей, для облегченія прямаго сообщенія съ окружающими ее и идущими къ портамъ дорогами, продолжить рельсовый ея путь отъ Вязьмы на Псковъ до Дерпта; для прямаго соединенія съ Балтійскимъ портомъ, а еслибы эта линія была слишкомъ длинна, то провести, по крайней мѣрѣ, путь отъ станціи Узловой въ Москву и продлить Елецкую вѣтвь чрезъ Задонскъ до Воронежа.

Первый проектъ далъ-бы возможность всѣ грузы хлѣбные отправлять прямо въ портъ. Линія же въ Москву дала бы по крайней мѣрѣ дорогѣ исходный пунктъ и она бы не зависѣла въ этомъ отношеніи отъ Московско-Курской дороги. Соединеніе же ея съ Задонскомъ и Воронежомъ, дало-бы ей значительное количество грузовъ хлѣбныхъ и въ особенности усилило-бы пассажирское движеніе. Подкоммисія конечно, не имѣя ни возможность, ни задачи подробно изучать подобнаго рода проекты, считаетъ однакожъ своею обязанностію высказать, что, по ея мнѣнію, ни одно изъ этихъ предположеній, въ особенности въ близкомъ будущемъ, казалось бы не должно быть приведено въ исполненіе.

Главный аргументъ для продленія пути къ Балтійскому порту. или къ Москвѣ, состоитъ въ томъ, чтобы дать выходъ грузамъ къ большому торговому пункту. Мысль эта казалось бы, только на столько

вѣрна, если желѣзная дорога не примыкала бы къ другимъ рельсовымъ путямъ, а кончалась въ такихъ малопромышленныхъ мѣстностяхъ, которыя не требуютъ всего возможно провозимаго груза дорогой. Ряжско-Вяземская же напротивъ имѣетъ черезъ Московско-Курскую выходъ къ Москвѣ, а черезъ Московско-Брестскую, Орловско-Витебскую, Витебско-Динабургскую, Динабургскую-Рижскую и Либавскую, выходъ къ двумъ большимъ портамъ Рига и Либава, а черезъ Варшаво-Тереспольскую, Варшаво-Бромбергскую и Варшаво-Вѣнскую выходъ къ сухопутной границѣ Пруссіи и Австріи, и конечно истинное ея тяготѣніе, главнымъ образомъ должно быть къ вышеупомянтымъ двумъ портамъ. Что нынѣ вокругъ нея лежащія пути не даютъ ей этого выхода, повышая у себя ставки на товары, идущіе къ нимъ по Ряжско-Вяземской дорогѣ, не составляетъ еще безъисходнаго положенія. Почти всѣ вышеупомнятыя дороги, равно какъ и пути, прилегающіе къ южной ея оконечности, т. е. къ Ельцу и къ Ряжску, гарантированы правительствомъ и въ интересахъ послѣдняго, равно какъ и для удобства промышленности и торговли, могутъ быть приняты правительствомъ понудительныя мѣры, чтобы грузоотправителямъ была возможность отправлять свои товары кратчайшимъ путемъ, и чтобы этотъ кратчайшій путь не дѣлался болѣе дорогимъ отъ произвола дорогъ подымать, или понижать свои ставки.

Кромѣ того проэктированныя линіи врядь-ли въ состояніи были бы окупить свое сооруженіе, пройдя по малонаселеннымъ, бѣднымъ мѣстностямъ. Отъ Вязьмы до Пскова дорога шла бы малонаселенными уѣздами Смоленской и Псковской губерній, а отъ Узловой къ Москвѣ самыми бѣдными уѣздами Тульской губерніи: Веневскимъ и Каширскимъ, и почти паралельно Московско-Курской и Московско-Рязанской желѣзнымъ дорогамъ. Къ тому же главные грузы хлѣбные не тяготѣютъ къ Москвѣ, а развѣ могъ бы идти къ ней уголь въ большомъ количествѣ, который за то не имѣлъ бы никакихъ обратныхъ грузовъ. Привлеченіе-же товаровъ изъ Воронежа только для усиленія, такъ сказать, искусственной доходности Ряжско-Вяземской дороги, не можетъ служить основаніемъ для постройки цѣлаго пути, тѣмъ болѣе, что Воронежъ имѣетъ уже намѣченное соединеніе съ Ригой черезъ Орловско-Грязскую линію. Можетъ быть этотъ послѣдній проэктъ и будетъ полезенъ въ будущемъ, но въ настоящее время, въ немъ надобности не представляется.

Поэтому Подкоммисія полагало-бы необходимымъ облегчить ходъ угля въ Москву, чрезъ Московско-Курскую ж. дорогу, а для этого съ другой стороны является необходимымъ сбытъ его въ Москвѣ, каковой до осуществленія окружной въ Москвѣ жел. дороги немыслимо въ большихъ размѣрахъ.

Управленіе также полагало, что по Ряжско-Вя-

земской дорогѣ слѣдовало-бы вовсе уничтожить пассажирскіе поѣзды, какъ до сихъ поръ дающіе только убытокъ, а взамѣнъ ихъ имѣть только товаропассажирскіе.

И съ этимъ взглядомъ Подкоммисія никакъ не можетъ согласиться.

Нынѣ слышатся постоянныя жалобы, что одного пассажирскаго поѣзда мало и Подкоммисіи подано жителями почти всѣхъ городовъ, лежащихъ по дорогѣ, заявленія, въ которыхъ просятъ, чтобы пассажирскіе вагоны, хотя-бы третьяго класса, прицѣплялись къ товарнымъ поѣздамъ, такъ какъ одинъ поѣздъ недостаточенъ.

Подкоммисія полагаетъ, что эти заявленія и желанія, въ особенности торговаго сословія, совершенно основательны, такъ какъ дѣйствительно одинъ поѣздъ въ сутки не даетъ возможности проѣхать въ ближайшій городъ и возвратиться въ тотъ же день; такъ что многіе считаютъ выгоднѣе за 50 и 60 верстъ ѣхать на лошадяхъ. Напримѣръ, чтобы попасть изъ Тулы въ Епифань (70 верстъ) можно только пріѣхать въ этотъ городъ вечеромъ въ 10 часовъ и выѣхать на другой день утромъ въ 9, или ждать еще сутки.

Нѣтъ сомнѣнія, что развитіе пассажирскаго движенія неустанавливается съ разу, по открытіи новой дорги, а развивается и усиливается постепенно, пока близъ

находящіеся жители привыкнутъ къ новому способу передвиженія, который съ своей стороны долженъ быть устроенъ такъ удобно и практично, чтобы съ разу дать почувствовать всю выгоду свою.

На Ряжско-Вяземской дорогѣ напротивъ, одинъ существующій поѣздъ не можетъ совпадать съ прилегающими и пересѣкающими эту линію путями. Оттого происходитъ, что пассажиръ изъ за Тулы чтобы ѣхать въ Смоленскъ, предпочитаетъ въ Тулѣ переѣхать на лошадяхъ на Московско-Курскую дорогу, пробыть въ Москвѣ цѣлый вечеръ т. е. до 5 часовъ времени и ѣхать далѣе въ Смоленскъ, куда онъ прибудетъ одновременно съ тѣмъ пассажиромъ, который бы проѣхалъ прямо; но за то первый имѣя возможность пробыть вечеръ въ Москвѣ имѣетъ еще ту выгоду, что онъ не ожидаетъ Московскаго поѣзда всю ночь на станціи Вязьма, такъ какъ Ряжскій поѣздъ приходитъ въ Вязьму въ 12 часовъ ночи, а Московскій, идущій въ Смоленскъ, приходитъ между 6 и 7 часами утра.

Такія же неудобства терпятъ пассажиры и съ дорогами, примыкающими къ Ряжско-Вяземской въ Ельцѣ и въ Ряжскѣ.

Варшавская Подкоммисія, по весьма тщательному и подробному изслѣдованію Ряжско-Вяземской желѣзной дороги, приходитъ къ заключенію: что нынѣшнее невыгодное состояніе этой линіи главнымъ образомъ

происходитъ: отъ дурнаго ея сооруженія, отъ излишняго удлиненія и неправильнаго направленія пути, которое вѣроятно было вызвано желаніемъ удешевить работы, въ особенности земляныя, и наконецъ отъ стѣсненія ея, примыкающими къ ней желѣзнодорожными путями. По устраненіи этихъ недостатковъ, нѣтъ сомнѣнія что дорога не только въ состояніи будетъ существовать безъ дефицитовъ, но въ будущемъ и не потребуетъ правительственной гарантіи, а потому необходимо безотлагательно:

1) Обязать Правленія прилегающихъ дорогъ и линій идущихъ къ Рижскому и Либавскимъ портамъ, войти съ Ряжско-Вяземскою дорогой въ безперегрузочное прямое сообщеніе причемъ тарифъ для грузовъ долженъ быть одинаковый съ какой бы линіи товары не шли.

2) Закрыть Павелецкую и Окскую въ Калугѣ вѣтви, какъ не нужныя и приносящія дорогѣ убытокъ.

3) Постепенно возвышать полотно пути, гдѣ произведены нулевыя работы и увеличить ширину отчужденной полосы, для возможности постановки защитъ отъ заносовъ.

4) Улучшить существующее соединеніе дороги съ Московско-Курской въ Тулѣ.

5) Улучшить подходъ къ городу Скопину со стороны Вязьмы.

6) Устранить недостатки Скопинскаго депо.

7) Увеличить числа паровозныхъ стойлъ.

8) Замѣнить паровозы малосильные болѣе сильными.

9) Уложить дополнительное число запасныхъ путей.

10) Увеличить размѣры и число жилыхъ помѣщеній, пакгаузовъ и платформъ.

11) Присоединить на первое время хотя къ одному товарному поѣзду пассажирскія вагоны III-го класса, а со временемъ учредить второй пассажирскій поѣздъ.

Подписали:

Предсѣдатель Баронъ *Менденъ.*

Члены: Инженеръ *Ал. Петлинъ.*

Профессоръ *Гр. Симоненко.*

Ряжско-Вяземская желѣзная дорога.

(Съ вѣтвью на городъ Елецъ).

Вѣдомость станковъ

ВЪ РЕМОНТНЫХЪ МАСТЕРСКИХЪ.

А) Въ большихъ въ Калугѣ.

НАЗВАНІЕ СТАНКОВЪ.	Число станковъ.
Токарныхъ:	
Для обточки колесъ діаметромъ до 6 футъ . .	1
» » » » » 5 „ . .	3
» „ » „ » 4 „ . .	3
» » шеекъ осей тендерныхъ и вагони.	1
» „ пальцевъ на мѣстѣ (ручной) . . .	1
Для обточки различн. металич. предмет., съ 2-мя бабками высотой центр 20″ наибольшее ихъ разстояніе 11′/₂.	1
Для обточки различныхъ металическихъ предметовъ, съ 2-мя бабками съ высотой центр. 14′/₂ наибольшее ихъ разстояніе 8	1
Для обточки различн. метал. предмет., съ 2-мя бабками съ высотой центр. 14 наибольшее ихъ разстояніе 10	1
Для обточки различ. метал. предм., съ 2-мя бабками съ высотой центр. 10′/₄ наибольшее ихъ разстояніе 12.	1

НАЗВАНІЕ СТАНКОВЪ.	Число станковъ.
Для обточки различн. метал. предм., съ 2-мя бабками съ высотой центр. $10^1/_4$ наибольшее ихъ разстояніе 8	1
Для обточки различн. метал. предм., съ 2-мя бабками съ высотой центр. $9^1/_2$ наибольшее ихъ разстояніе 12	1
Для обточки различ. металич. предмет., съ 2-мя бабками съ высотой центр. 9 наибольшее ихъ разстояніе 8	1
Для обточки различн. металич. предмет. съ 2-мя бабками съ высотой центр. 9 наибольшее ихъ разстояній 5	1
Для обточки различн металич. предм., съ 2-мя бабками съ высотой центр. $7^1/_4$ наибольшее ихъ разстояніе $6^1/_2$	1
Для обточки различн. метал предмет., съ 2-мя бабками съ высотой центр. $7^1/_4$ наибольшее ихъ разстояніе $4^1/_2$	1
Для обточки различн. метал. предмет., съ 2-мя бабками съ высотой центр. $7^1/_4$ наибольшее ихъ разстояніе 4	1

НАЗВАНІЕ СТАНКОВЪ.	Число станковъ.
Для обточки различн. металич. предмет., съ 2′ бабками съ высотой центр. 7 1/4 наибольшее ихъ разстояніе 3	1
Для обточки различн. металич. предмет. съ 2 бабками съ высотой центр. 6 1/2 наибольшее ихъ разстояніе 5 1/2	2
Для обточки различн. металич. предмет., съ 2 бабками съ высотой центр. 6′/4 наибольшее ихъ разстояніе 4	1
Для обточки различн. деревянныхъ предмет., съ 2-мя бабками съ высотой центр. 11 наибольшее ихъ разст. 5 1/2	1
Для обточки различн металич. предмет., съ 3-мя бабками съ высотой центр. 5′/2 наибольшее ихъ разстояніе 4	3
Для обточки различн. металич. предмет., съ 1 бабками съ высокой центр. 2 наибольшее ихъ разстояніе 4	1
Итого	29

НАЗВАНІЕ СТАНКОВЪ.	Число станковъ.
Строгальныхъ.	
Для метала со столомъ шир. $3'1/_2$ длина $12'$ и наибольшею высотою рѣзца $3^1/_2$ фут.	1
Для метала со столомъ шир. 2 длин. 5 и наибольшею высотою рѣзца 2 фут	1
Для метала со столомъ шир. 2 длин. 2 и наибольшею высотою рѣзца 2 фут.	1
Для метала шепингъ-машина съ 2-мя призмами продольн. ход. $7'$ и поперечн- 1 фут.	1
Для метала шепингъ-машина съ 1-й призмой продольн. ход. 4 и попереч. $^3/_4$ фут.	1
Деревострогательный для брусьевъ	1
Итого	6
Долбежныхъ:	
Для различныхъ металич. предмет. съ наибольшимъ ходомъ рѣзца 10 дюйм.	1

НАЗВАНІЕ СТАНКОВЪ.	Число станковъ.
Для различныхъ металлич. предмет. съ наибольшимъ ходомъ рѣзца $2^1/_2$ дюйм.	1
Для гаекъ до $4^1/_4$ д. шир.	1
Итого	3
Сверлильныхъ:	
Механич. для металла, стѣнныхъ съ 1 шпинд. для дыръ до $^5/_8$ дюйм. діаметр.	1
Механич. для металла, стѣн. съ 1 шпинд. для дыръ до 1 дюйм. діаметр.	1
Механич. для металла, стоящихъ съ 2 шпинд. для дыръ до $^5/_8$ дюйм. діаметр.	1
Механич. для металла, стоящихъ съ 1 шпинд. для дыръ до 1 дюйм. діаметр.	1
Механич. для металла, радіальн. съ вылетом. 5′ съ 1-мъ шпинд. для дыръ до 1 дюйм. . . .	1
Механич. для металла, шпунто-сверлильныхъ горизонтальныхъ	2

НАЗВАНІЕ СТАНКОВЪ.	Число станковъ.
Механич. для металла, шпунто-сверлильныхъ вертикальныхъ	1
Механич. для разсверливанія подшипниковъ . .	1
» » высверливанія центров. углубленій.	1
Ручной станокъ для разсверливанія цилиндровъ на мѣстѣ	1
Ручной станокъ для сверливанія дерева	1
Итого	12
Сверлильно-долбежный—для дерева.	1
Болторѣзныхъ	2
Для разрѣзанія дымогарныхъ трубокъ	2
Дыропробивательный на общей станинѣ съ *ножницами*	1
Пилы:	
Для дерева круглая	1
» » ленточная	1
Итого	2

НАЗВАНІЕ СТАНКОВЪ.	Число станковъ.
Паровой молотъ 35 пуд.	1
» » 25 »	1
» » 5 »	1
Итого	3

Б) Въ малыхъ въ Скопинѣ.

Токарныхъ:	
Механическихъ съ высотою центр. $9^1/_4$, наибольшимъ ихъ разст. 10′	1
Механичес. съ высотою центр. 5, наибольшимъ разст: $3^1/_2$	1
Итого	2

НАЗВАНІЕ СТАНКОВЪ.	Число станковъ.
Строгальныхъ:	
Со столомъ шприн. 20″ длин. 20″ съ наибольшею высотою 20″	1
Сверлильный механ. съ квадр. отверст. въ 1 дюйм.	1
» ручной » » » для дыръ до $^1/_2$ дюйм.	1
Итого	2

C) **Въ малыхъ** на Елецкой вѣтви въ Ефремовѣ.

Токарныхъ съ высотою центр. $8^3/_4$″ наибол. ихъ разст. $8^1/_2$′ (механич.)	1
Токарныхъ съ высотою центр. 4″ наиб. ихъ разст. $2^1/_2$′ (ножной)	1
Итого	2

НАЗВАНІЕ СТАНКОВЪ.	Число станковъ.
Строгальный шепингъ съ ходомъ рѣзца до 9′ . .	1
Сверлильный механич. стѣнной съ квадр. отвер. для рѣзца 1″	1
Сверлильный ручной стѣнной съ квадратн. отв. для рѣзца $^1/_2$	1
Итого	2

Инженеръ *Алексѣй Петлинъ.*

ПРИЛОЖЕНІЯ

КЪ

ДОКЛАДУ

ВАРШАВСКОЙ ПОДКОММИССІИ

ПО

РЯЖСКО-ВЯЗЕМСКОЙ

желѣзной дорогѣ.

Пояснительная записка.

Къ проекту обходной линіи для уничтоженія существующей стрѣлки на 420-й верстѣ главнаго пути Ряжско-Вяземской желѣзной дороги.

Существующее расположеніе главнаго пути на 420 верстѣ представляетъ слѣдующія неудобства производству правильной эксплоатаціи дороги.

а) Линія примыкаетъ къ главному пути станціи Скопинъ кривою радіусомъ въ 150 сажень, что крайне неудобно для движенія паровозовъ и вагоновъ въ особенности пассажирскихъ, трехъ осныхъ, разстраивающихъ путь и не могущихъ предвигаться по пути такой кривизны, безъ ущерба прочности какъ самаго пути, такъ и подвижнаго состава.

б) Линія главнаго пути (по направленію отъ станціи Скопинъ къ Вязьмѣ), отъ конца этой кривой до стрѣлки на 420 верстѣ состоитъ изъ двухъ кривыхъ радіусомъ въ 300 сажень, раздѣленыхъ прямою въ 100 сажень, расположенныхъ на скатѣ въ 0,01 почему движеніе по ней поѣздовъ должно производить-

ся съ большою осмотрительностію; при спускѣ же со ската подвижной составъ долженъ быть хорошо заторможенъ и двигаться весьма медленно, чтобы достигнуть стрѣлки на 420 верстѣ съ умѣренною скоростію, допускающею возможность своевременной остановки поѣзда на упорномъ пути главной линіи, находящемся за стрѣлкою.

При движеніи же поѣздовъ по направленію отъ Вязьмы къ Ряжску, скорость ихъ также уменьшается невыгодными условіями движенія въ подъемъ 0,01 сажень и по кривымъ радіусамъ въ 300 сажень.

в) Кромѣ названныхъ двухъ неудобствъ, испытываемыхъ поѣздами во все время года, въ зимнее время является новое, не менѣе важное затрудненіе, происходящее отъ снѣжныхъ заносовъ на этой части линіи. Самые незначительные заносы, образованіе которыхъ нельзя предупредить никакими мѣрами, при движеніи поѣзда заднимъ ходомъ, вагонами впередъ могутъ быть причиною схода поѣзда съ рельсовъ, почему явилась необходимость предвиженія поѣздовъ по этой части линіи особымъ паровозомъ, высылаемымъ для сего къ каждому поѣзду изъ Скопина, поставленнымъ въ хвостѣ поѣзда и обращеннымъ трубою въ направленіи противуположномъ тому, въ которомъ поѣздъ прибылъ на 420 версту и долженъ слѣдовать далѣе. Этотъ второй паровозъ сопровождаетъ каждый поѣздъ, слѣдуя переднимъ ходомъ до конца упорнаго

пути за стрѣлкою и принимаетъ всѣ поѣзды, идущіе отъ Вязьмы въ Скопинъ, для доставленія ихъ на эту станцію, въ условіяхъ движенія паровозомъ во главѣ поѣзда.

и г) Излишніе расходы на содержаніе телеграфнаго поста при упорномъ пути за стрѣлкою, надзоръ за этимъ постомъ, содержаніе стрѣлочниковъ и расходъ на передвиженіе всѣхъ поѣздовъ дополнительнымъ паровозомъ, конечно не менѣе расходовъ по содержанію станціи на дорогѣ, потому что на упорномъ пути неизбѣжна остановка проходящему поѣзду и затѣмъ сопряженныя съ этими остановками распоряженія и дѣйствія служащихъ.

Устройствомъ проектируемой обходной линіи, стоимостію по смѣтѣ 39.669 рублей, устранятся важнѣйшія изъ вышеописанныхъ неудобствъ. Общество будетъ освобождено отъ необходимости производить излишніе постоянные расходы и будетъ избавлено отъ непрерывныхъ заботъ о выполненіи особыхъ мѣръ предосторожности, необходимыхъ при существующемъ расположеніи главнаго пути на 420 и 421 верстахъ дороги. Расходъ на устройство проектируемой обходной линіи съ избыткомъ вознаградится выгодами прямаго безостановочнаго движенія поѣздовъ по проектируемой обходной линіи и, главнымъ образомъ, пользою отъ устраненія существующихъ невыгодныхъ

условій расположенія линіи, представляющихъ серьезныя затрудненія безопасному движенію поѣздовъ.

Проектируемая обходная линія, начало на главномъ пути, по направленію отъ Вязьмы къ Ряжску, въ разстояніи 141 сажени отъ верстоваго столба № 417 и, пересѣкая упорный путь у казармы соединяется съ тѣмъ же путемъ у существующей входной стрѣлки станціи Скопинъ.—Вся длина обходной линіи 3 версты 308 сажень.

Земляное полотно проэктируемой обходной линіи предполагается въ одинъ путь. Поперечный профиль земляного полотна принятъ такой-же, какой былъ присвоенъ полотну на II строительномъ участкѣ дороги. Предѣльные уклоны допущены не свыше 0, 01, а радіусы закругленій не менѣе 250 сажень,

Предѣльные уклоны и радіусы на одной и той-же части линіи не совпадаютъ.

Существующую казарму близъ упорнаго пути, предположено перенести къ переѣзду на обходной линіи.

Въ существующемъ сторожевомъ домѣ перенести окно, чуланъ, заборъ и ворота на другую сторону дома.

Полотно проектируемой обходной линіи предположено построить независимо отъ существующаго полотна, которое во время производства работъ на обходной линіи и до открытія таковой, для правильнаго

движенія, должно находиться въ настоящемъ его видѣ.

Чугунныя трубы—одну отверстіемъ въ 0,^{c} и 30 другую отверстіемъ въ 0,^{c} 50, уложенныя на существующей линіи предположено уложить подъ полотномъ обходной линіи въ точкахъ причемъ, по причинѣ большой высоты насыпей въ мѣстахъ укладки трубъ, на проектируемой линіи, длина чугунной трубы, отверстіемъ въ 0,^{c} 30 должна быть увеличена на 5 погонныхъ сажень, а длина чугунной трубы, отверстіемъ въ 0,^{c} 50 — на 3 погонныхъ сажени:

Въ мѣстахъ нахожденія трубъ на существующей линіи, предположено устроить временные разборчатые мостики, съ цѣлью не прекращать движенія во время производства работъ при вырытіи трубъ для укладки таковыхъ-же на обходной линіи.

Рельсовый путь на обходной линіи предположено уложить изъ новыхъ стальныхъ рельсовъ. Шпалы уложить новыя изъ заготовки на ремонтъ путей въ 1880 году. Затѣмъ годные рельсы, скрѣпленія и шпалы, которыя будутъ сняты съ существующей линіи, предположено употребить на ремонтъ и укладку запасныхъ путей на станціяхъ.

№ по порядку.	По разцѣночной вѣдомост. Глава.	Статья.	§§.	НАИМЕНОВАНІЕ РАБОТЪ.	Количество.	Цѣна за единицу. Руб.	К.	На сумму. Руб.	К.
4	III	1	а	**Искусственныя сооруженія.** Пріобрѣтеніе пяти погонныхъ сажень чугунныхъ трубъ отверстіемъ 0с,30, и трехъ погонныхъ сажень отверстіемъ 0с,50, всего пудовъ	70	1	50	1050	—
5			б	Отрытіе и перенесеніе съ существующей линіи нл проектируемую и укладка одной чугунной трубы, отверстіемъ 0с,30, всего погонныхъ сажень .	11	60	—	660	—
				И одной чугунной трубы отверстіемъ 0с,50, всего погонныхъ сажень.	13	75	—	975	—
6		3	а	Устройство двухъ временныхъ деревянныхъ разборчатыхъ мостиковъ отверстіемъ 0с,50, вт мѣстахъ существующихъ чугунныхъ трубъ на время вырытія таковыхъ и переноску на проэктируемую обходную линію, а затѣмъ разборкою по минованіи надобности	2	55	—	110	—
7	IV	1		**Верхнее строеніе.** РАСЧЕТЪ ДѢЛАЕТСЯ НА 3,616 ВЕРСТЫ. Песку для балластнаго слоя, толщиною 0с,20 что составляетъ 230 куб. саж. на версту, а на 3,616 версты всего куб. сажень.	828	2	50	2070	—

№ по порядку.	По разцѣночной вѣдомост. Глава.	Статья.	§§.	НАИМЕНОВАНІЕ РАБОТЪ.	Количество.	Цѣна за единицу. Руб.	К.	На сумму. Руб.	К.
8		2		Поперечинъ, полагая по 1400 штукъ на версту, а на 3,616 версты, штукъ	5062	—	15	2277	90
9		3	а	Рельсовъ стальныхъ, полагая $\frac{35000\times2\times20}{40}$=3500 пудовъ на версту, а на 3,616 версты потребуется пудовъ.	12656	2	09	26450	94
10			б	Скрѣпленій къ рельсамъ, полагая по 320 пудовъ на версту, а на 3,616 версты пудовъ . .	1157,120	3	—	3471	36
11		5		Разсыпка балластнаго слоя съ выравниваніемъ осадокъ—верстъ	3,616	50	—	180	80
12		6		Укладка рельсоваго пути съ подноскою матеріаловъ, подбивкою и вывѣркою пути верстъ .	3,616	200	—	723	20
13				Разборка существующаго пути съ подвозкою всего матеріала ручными вагончиками на станцію Скопинъ и укладку въ штабеля, полагая 250 рабочихъ на версту, а на 3,616 версты—рабочихъ.	904	—	50	452	—
	VI			**Телеграфъ.**					
14		1		Вырытіе телеграфныхъ столбовъ и перевозка столбовъ и проводовъ проволоки съ существующей линіи на проектируемую, съ замѣною негодныхъ, на протяженіи верстъ.	3,616	90	—	324	—

№ по порядку.	По разцѣночной вѣдомост. Глава.	Статья.	§§.	НАИМЕНОВАНІЕ РАБОТЪ.	Количество.	Цѣна за единицу. Руб.	К.	На сумму. Руб.	К.
	VII			**Сторожевыя дома, казармы и переѣзды.**					
15		1		Перенесеніе окна, чулана, забора и воротъ съ одной стороны сторожеваго дома № 286 на другую съ необходимыми побѣлками и замѣною негодныхъ частей новыми оптомъ .	—	—	—	75	—
16		2		Перенесеніе казармы № 40 съ существующей линіи къ переѣзду на проектируемой обходной линіи, съ добавкою части новаго матеріала, взамѣнъ негоднаго оптомъ	—	—	—	350	—
17		4		Перевозка съ существующей линіи на проектируемую всѣхъ принадлежностей двухъ переѣздовъ въ уровнѣ рельсъ съ укладкою и замѣною негодныхъ частей новыми	2	11	—	25	—
				Итого	—	—		60939	—
				Исключивъ изъ этой суммы матеріалъ, снятый съ существующаго пути для укладки запасныхъ путей на станціяхъ, а именно:					
				14002 пуда желѣзныхъ рельсъ по цѣнѣ 1 р. 35 к. за пудъ . . . 18902 р. 70 к.					
				106688 пудовъ скрѣпленій по цѣнѣ 1 р. 80 к. за пудъ . . . . . 1920 » 38 »					
				4468 штукъ шпалъ по цѣнѣ 0,10 к. за штуку 446 » 80 »					
								21269	80
				Вся стоимость обходной линіи обойдется . . .	—	—	—	39669	32

Приложж. къ II Отд. 7 ст. пункт. 6.

ВѢДОМОСТЬ

прямыхъ и кривыхъ частей проектируемой обходной линіи для уничтоженія существующей стрѣлки на 420 верстѣ главнаго пути Ряжско-Вяземской желѣзной дороги.

Версты.	№ № пикетовъ.		Длина.		Углы.		Радіусы.
	Начала.	Конца.	Прямой.	Кривой.	Влѣво.	Вправо.	
—	2	1|40	60	—	—	—	—
—	1|40	0|2,60	—	142,60	152°45′	—	300
—	0|2,60	1|73,90	—	173,90	165°46′	—	700
—	1|73,90	2|75,40	101,50	—	—	—	—
1	2|75,40	5|82	—	306,60	109°44′	—	250
2	5|82	8|88,60	—	306,60	109°44′	—	250
—	8|88,60	12|14,30	325,70	—	—	—	—
—	12|14,30	13|39,27	—	124,97	162°6′	—	400
—	13|39,27	14|45,30	106,03	—	—	—	—
3	14|45,30	16|5,40	—	160,10	—	157°4′	400
			593,23	1214,77			

ВСЕГО 1808 сажень = 3 версты 308 сажень.

Приложк. къ II Отд. 7 ст. пункт. б.

ВѢДОМОСТЬ

подъемовъ. гор. площадокъ и скатовъ проектируемой обходной линіи, для уничтоженія существующей стрѣлки на 420 верстѣ главнаго пути Ряжско-Вяземской желѣзной дороги.

Версты.	№№ пикетовъ.		Длина.			Величина	
	Начала.	Конца.	Подъема.	Гор. площадки.	Ската.	Подъема.	Ската.
—	2	0/39,40	—	160,60	—	—	—
—	0/39,40	0/56,60	96	—	—	0,008	—
—	0/56,60	1/54	—	100	—	—	—
1	1/54	2/75	—	—	121	—	0,01
2	2/75	8/50	—	—	575	—	0,009
3	8/50	16/5,40	—	—	755,40	—	0,01
Итого			96	260,60	1451,40		

ВСЕГО 1808 сажень=3 версты 308 сажень.

Прилож. къ II Отд. 8 ст. пункт. б.

ОБЩЕСТВО

Ряжско-Вяземской желѣзной дороги.

РАЗЦѢНОЧНАЯ ВѢДОМОСТЬ

дополнительныхъ работъ, произведенныхъ въ 1878 г.
и предполагаемыхъ къ производству въ 1879 году.

№№ по порядку.	По разцѣночной вѣдомост			Наименованіе работъ.	Сумма.	
	Глава.	Статья.	§§.		Рубли.	Коп.
	I			**Отчужденіе земель.**		
1		1		Добавочное отчужденіе земли десятинъ 1000 по 120 руб.	120000	—
	II			**Земляныя работы.**		
2		1		Для укладки 4,286 верстъ запасныхъ путей потребно произвести земляныхъ работъ 5075 куб. саж. по 2 руб.	10150	—
				на ст. Алексинъ для 300 п. с. пути куб. с. 1200,00		
				« « Тула « 385 « « « « « 1000,00		
				« « Присады « 220 « « « « « 250,00		
				на полустанцію Скопинъ-Чулковск. для 67 п. с. пути куб. с. 25,00		
				на станціи Богородицкъ для 400 пог. с. пути куб. с. 500,00		

ОБЪЯСНЕНІЯ.

Отчужденіе 1,000 десятинъ необходимо для установки защитъ, ограждающихъ полотно дороги отъ снѣжныхъ заносовъ.—До настоящаго времени, вслѣдствіе недостаточности отчужденной полосы, составляющей на большемъ пространствѣ дороги 7 или 8 саж. отъ оси пути для производительнаго пользованія защитами въ видахъ предупрежденія заносовъ, оказывалось необходимымъ устанавливать защиты на прилегающихъ къ дорогѣ земляхъ другихъ владѣльцевъ, которые не только взыскивали съ управленія дороги по рѣшеніямъ суда за происходившую, отъ скопленія защитами снѣга, порчу посѣвовъ и пользованіе землею, но и сносили защиты во время самыхъ мятелей.—Такимъ образомъ дорога не только несла расходы на установку защитъ и уплату владѣльцамъ но и оказывалась не обезпеченною отъ заносовъ во время мятелей.—Цифра 1,000 десятинъ получится если среднимъ числомъ прирѣзать на протяженіи 400 заносимыхъ верстъ, по 6 саж. съ каждой стороны.

Необходимость укладки означенныхъ добавочныхъ путей вытекаетъ изъ потребностей постоянно увеличивающагося на дорогѣ грузоваго коммерческаго движенія, при чемъ прежде уложенныхъ путей на означенныхъ станціяхъ и полустанціяхъ оказывается недостаточно для правильнаго скрещенія и пропуска поѣздовъ производства маневровъ, а также нагрузки и выгрузки грузовъ.

Въ частности-же укладка добавочныхъ путей объясняется; на станціяхъ Алексинъ, Тула и Припсады—недостаточностью существующихъ нынѣ путей для установки могущихъ скрещиваться и задерживаться на нихъ пассажирскихъ и товарныхъ поѣздовъ; на полустанціи Бобрикъ-Донской, вслѣдствіе совершеннаго неимѣнія на ней запасныхъ путей, между тѣмъ какъ, въ послѣднее время, съ этой полустанціи производится отправка хлѣбныхъ

№№ по порядку.	По разцѣночной вѣдомости: Глава.	Статья.	§§	Наименованіе работъ.	Сумма. Рубли.	Коп.
				на ст. Елецъ для 240 пог. с. пути куб. с. 750,00		
				на полустанціи Бобрикъ-Донск., для 116 пог. с. пути куб. с. 150,00		
				на полустанціи Товарково для 230 пог. с. пути куб. с. 400,00		
				на соединительной вѣтви съ Московско-Курскою желѣзною дорогою. для 185 пог. саж. пути куб. с. 800,00		
				куб. с. 5075,00		
	III			**Искусственныя сооруженія.**		
				Замѣна 4-хъ существующихъ деревянныхъ мостовъ на 81 верстѣ Елецкой вѣтви отводными канавами, съ поднятіемъ земляного полотна дороги на 0,25 с. выше горизонта высокихъ водъ	18821	53
4				Замѣна существующаго деревяннаго моста чрезъ рѣку Вослебку на 417 вер. Главной линіи желѣзнымъ балочнымъ мостомъ на каменныхъ устояхъ	1212	16

О Б Ъ Я С Н Е Н І Я.

грузовъ; на полустанціяхъ: Скопинъ-Чулковской и Товарково—вслѣдствіе увеличенія отправки каменнаго угля Чулковскими и Товарковскими копями, при чемъ на первой изъ нихъ пассажирскій путь на столько коротокъ, что не вмѣщаетъ товарнаго поѣзда; на станціяхъ-же Богородицкъ и Елецъ, вслѣдствіе увеличенія отправки хлѣбныхъ грузовъ, при чемъ на станціи Богородицкъ бываютъ случаи отправки до двухъ самостоятельныхъ товарныхъ поѣздовъ въ день, а на станціи Елецъ—запасный путь назначается для производства нагрузки товаровъ, при усиленномъ ввозѣ таковыхъ, такъ какъ существующія товарныя платформы находятся на краю высокой насыпи и потому при недостаточности ихъ для помѣщенія всѣхъ ввозимыхъ грузовъ, бываетъ необходимо складывать грузы эти на подстилы внизу насыпи, послѣдствіемъ чего являются весьма большіе и непроизводительные расходы на подноску грузовъ къ мѣсту нагрузки.

Проекты и смѣты представлены на разсмотрѣніе г. Инспектора дороги 2 Іюня 1876 года за № 2748—2925 и кромѣ сего отношеніемъ отъ 7 Апрѣля 1878 г. за № 1638—2055, Управленіе дороги просило г. Инспектора дороги увѣдомить о положеніи этого дѣла.

Приступлено къ производству работъ согласно предложеніямъ Правленія Общества отъ 9 Іюня и 29 Сентября 1878 года за №№ 1224 и 1933.

При докладѣ въ Правленіе Общества, отъ 4-го Марта 1878 г. за № 1182—1159 представленъ проектъ этого моста, при чемъ предполагалось 6,400 руб. израсходовать изъ суммъ, ассигнованныхъ на недодѣлки по Павелецкому участку, остальная-же сумма 1212 руб. 16 коп. подлежитъ къ отнесенію расходомъ за счетъ новыхъ работъ.

№№ по порядку.	По разцѣночной вѣдомости			Наименованіе работъ.	Сумма.	
	Глава.	Статья.	§§		Рубли.	Коп.
	IV			**Верхнее строеніе.**		
5		1		Песку для балластнаго слоя для укладки 4,286 вер. запасныхъ путей, потребно 985,78 куб. саж. по 2 руб. 50 коп.	2464	45
6		2		Шпалъ для 4,286 версты запасныхъ путей, потребно 5,628 шт. по 50 коп.	2814	—
7		3		Рельсовъ со скрѣпленіями:		
				Для укладки 4,286 вер. запасныхъ путей, потребно:		
			а	Рельсовъ по 7,000 пог. футъ на версту, а для 4,286 вер. потребно 30,002 пог. фута, или 15,001 пудъ по 2 руб. 25 коп. . . 33,752,25		
				Тоже для 2,91 вер. путей, принятыхъ отъ строителя дороги уложенными въ пути, но которые неправильно считались запасомъ, всего пуд. 10,286,85 считая по 2 руб. 20 коп. за пудъ. 22,620,78		
					56373	03
8			б	Скрѣпленій къ рельсамъ, полагая по 300 пудовъ на версту путей, а для 4,286 вер. потребно 1285,8 пуд. по 2 руб. 80 коп, . 3600,24		

ОБЪЯСНЕНІЯ.

Положено израсходовать по 230 кубич. саж. на версту пути.

Положено по 1313 штукъ на версту пути.

При закрытіи счета строителя по пріемкѣ дороги было принято, что строителемъ не уложено пути 6,96 вер. противъ разцѣночной вѣдомости, на каково протяженіе пути и былъ отчисленъ запасъ рельсовъ и скрѣпленій къ нимъ, принятыхъ отъ строителя.—Правленіе-же Общества, при предложеніи отъ 4 Февраля 1878 года за № 292 препроводило счетъ строителя, въ которомъ было сочтено, что строителемъ не уложено пути не 6,96 вер., а 4,05 вер., что составитъ разность въ 2,91 вер. Разность эта заключается въ томъ, что при пріемкѣ дороги не было посчитано уложенными части переходныхъ путей на переводахъ.

№ по порядку.	По разцѣночной вѣдомости			Наименованіе работъ.	Сумма.	
	Глава.	Статья.	§§.		Рубли.	Коп.
				Тоже для 2,91 вер. путей, принятыхъ отъ строителя дороги уложенными, всего потребно пуд. 873, по 2 руб. 45 коп. 2138,85	5739	09
9			в	Укладка 4,286 вер. путей, считая по 240 рублей за версту	1028	64
	V			**Принадлежности пути.**		
10		3		Устройство 30,000 пог. саж живой изгороди, для защищенія дороги отъ снѣжныхъ заносовъ	9000	—
11		1		Верстовыхъ столбовъ изъ старыхъ желѣзныхъ рельсовъ, штукъ 643, по 5 рублей. . .	3215	—
	VI			**Телеграфъ.**		
12		1, 2 и 3		Половинная стоимость подвѣски третьяго телеграфнаго провода	3129	13

О Б Ъ Я С Н Е Н І Я.

Въ виду несомнѣнной пользы, которую приноситъ живая изгородь, ограждая путь отъ заносовъ и замѣняя отчасти другія защиты, предполагается устроить таковой 30,000 пог. саж., стоимость каждой сажени обойдется въ 30 коп.—Къ работамъ приступлено.

Устройство третьяго провода было разрѣшено Правленіемъ Общества депешею отъ 19-го Ноября 1876 года № 10112; сначала весь расходъ

№№ по порядку.	По разцѣночной вѣдомости: Глава.	Статья.	§§	Наименованіе работъ.	Сумма. Рубли.	Коп.
	VII			**Сторожевые дома, казармы и переѣзды.**		
13		1		Устройство 3-хъ сторожевыхъ домовъ на 265, 348 и 373 верстахъ главной линіи, по 500 рублей	1500	—
14	VII			Устройство 3-хъ сторожевыхъ домовъ на верстахъ 243, 294 главной линіи и 115 верстѣ Елецкой вѣтви, по 500 рублей	1500	—
15				Устройство 41 сторожеваго дома, по 500 р.	20500	—
16		3		Вырытіе 47 колодцевъ, съ устройствомъ надлежащихъ срубовъ, для снабженія водою будокъ и казармъ, считая по 106 руб. 90 к. за каждый	5024	30

ОБЪЯСНЕНІЯ.

былъ отнесенъ на счетъ Военнаго Министерства, но впослѣдствіи Министерство приняло на себя лишь половину расхода, а потому вторая половина относится на новыя работы.

Работа исполнена.

1) Постройка сторожеваго дома на 265 верстѣ исполнена, согласно предложенію Правленія Общества отъ 29 Іюля 1877 года, за № 1373 по распоряженію Технически-Инспекторскаго Комитета желѣзныхъ дорогъ и существующаго переѣзда для сообщенія жителей 10 дворовъ села Хрущеву на 268 верстѣ.

Проектъ постройки дома утвержденъ г. Инспекторомъ дороги 12 августа 1878 года за № 400.

2) Сторожевые дома у существующихъ переѣздовъ на 348 и 373 верстахъ главной линіи, устроены согласно разрѣшенію Правленія Общества отъ 21 Августа 1878 года за № 1651.

Дома эти необходимы для введенія дежурства дорожныхъ сторожей, согласно постановленію г. Министра Путей Сообщенія, отъ 23 Декабря 1877 года, за № 57, такъ какъ на участкахъ дороги отъ 242—245, 393—396 главной линіи и 114—117 вер. не имѣется будокъ.

Для переѣздовъ безъ будокъ, согласно § 26-го Правилъ охраненія и содержанія желѣзныхъ дорогъ, открытыхъ для общественнаго пользованія. Въ настоящее время устроены землянки изъ старыхъ шпалъ.

Устройство колодцевъ при 47 будкахъ и казармахъ, не имѣющихъ колодцевъ, необходимо для доставленія годной къ употребленію въ пищу здоровой воды, а также въ видахъ уменьшенія эксплоатаціонныхъ расходовъ на подвозку воды, составляющихъ, въ настоящее время до 1500 р. въ годъ.

№№ по порядку.	По разцѣночной вѣдомости			Наименованіе работъ.	Сумма.	
	Глава.	Статья.	§§		Рублп.	Коп.
17				Устройство колодца на разъѣздѣ Лазинка. .	70	—
18		4		Оборудованіе переѣздовъ, т. е. снабженіе ихъ замками, звонками, надлежащими объявленіями правилъ проѣзда по нимъ, фонарями, освѣщающими переѣзды на большихъ дорогахъ и часами	3612	—
19				Устройство новаго переѣзда на 95 верстѣ Елецкой вѣтви	45	—
	VIII			**Станціонныя постройки.**		
20		1		Постройка новаго зданія для помѣщенія Центральнаго Магазина на ст. Калуга	31000	—
21				Устройство двухъ кочегарныхъ ямъ между путями ст. Калуга.	500	—
22				Устройство подвала при Центральномъ Магазинѣ на ст. Калуга для склада легко-воспламеняющихся предметовъ	12000	—

О Б Ъ Я С Н Е Н І Я.

Въ существующемъ колодцѣ за зеленымъ дискомъ разъѣзда Лазника, вода совершенно негодна къ употребленію, почему и является необходимость устроить колодезь въ другомъ мѣстѣ, гдѣ по предположенію, вода должна быть хорошаго качества. Къ работамъ приступлено.

Работы эти должны быть произведены, въ исполненіе утвержденныхъ г. Министромъ Путей Сообщенія правилъ охраненія, содержанія и ремонта желѣзныхъ дорогъ, открытыхъ для общественнаго пользованія, исполняются же таковыя, согласно предложенію Правленія Общества отъ 4 Августа 1877 года за № 1402.

Работы исполнены согласно предложенію Правленія Общества отъ $\frac{30\ \text{Іюня}}{3\ \text{Іюля}}$ 1878 года за № 1362.

Предполагается къ устройству согласно отношенію Техническо-Инспекторскаго Комитета въ Правленіе Общества отъ 7 Сентября 1878 года за № 12844, присланному въ копіи при предложеніи Правленія Общества отъ 13 Октября 1878 года за № 2041.

Предположены къ устройству, согласно предложенію Правленія Общества отъ 17 Января 1878 г., за № 162.

Предполагается къ устройству, согласно отношенію Техническо-Инспекторскаго комитета въ Правленіе Общества, отъ 7 Сентября 1878 года, за № 12.844, присланному въ копіи при предложеніи Правленія Общества отъ 13 Октября 1878 г. за № 2041.

№№ по порядку.	По разцѣночной вѣдомости: Глава.	Статья.	§§	Наименованіе работъ.	Сумма. Рубли.	Коп.
23				Постройка двухъ малыхъ сараевъ при Калужскихъ мастерскихъ для склада каменнаго угля для отопленія машины и древеснаго угля для нагрѣванія бандажей, по 200 рублей каждый . . . . . 400 р. 00 к.		
24				Постройка двухъ сараевъ при Центральномъ Магазинѣдлясклада кузнечнаго древеснаго угля и кокса 1-й 650 рублей и 2-й 1300 руб. . . . . 1950 » 00 »		
25				Переноска существующаго навѣса для склада штучнаго лѣса для ремонта вагоновъ къ новому Центральному Магазину 600 » 00 »	2950	—
26				Окраска стѣнъ и крыши навѣса, ограждающаго складъ для лѣсныхъ матеріаловъ и вспомогательныхъ приспособленій на ст. Калуга . . .	1000	—
27			3	Приспособленіе существующаго на ст. Калуга вагоннаго сарая для малаго ремонта вагоновъ и тендеровъ	1850	—

О Б Ъ Я С Н Е Н І Я.

Работы исполнены, сарай для каменнаго угля необходимъ въ виду того, что подвозимый къ мастерскимъ, для отопленія паровой машины, уголь, оставаясь на открытомъ воздухѣ и вывѣтриваясь при этомъ, обращается въ мусоръ негодный къ употребленію. Обстоятельство это неблагопріятно вліяетъ на расходы по отопленію машины Калужскихъ мастерскихъ. Что касается сарая для храненія древеснаго угля для бандажныхъ работъ, то необходимость въ немъ вызвана значительнымъ разстояніемъ склада древеснаго угля при Центральномъ магазинѣ отъ бандажнаго двора и крайнимъ неудобствомъ и дороговизною производства постоянной подноски угля, по мѣрѣ его расходованія.

Постройка двухъ сараевъ для храненія запасовъ угля крайне необходима, такъ какъ уголь этотъ, оставаясь на открытомъ воздухѣ, портится, вслѣдствіе чего и требуется въ большомъ количествѣ для работъ.

Переноска, существующаго навѣса для склада штучнаго лѣса, необходима, чтобы сгруппировать хозяйство дороги въ одномъ мѣстѣ, вслѣдствіе чего надзоръ за храненіемъ и расходованіемъ будетъ удобнѣе и не потребуетъ увеличенія личнаго штата по этому предмету, которое, въ противномъ случаѣ неизбѣжно.

Складъ этотъ устроенъ въ 1878 году за счетъ суммъ, назначенныхъ на усиленіе перевозочной способности дороги.

Въ виду необходимости централизованія по возможности малаго ремонта паровозовъ, предполагается производить таковой въ занимаемыхъ ремонтомъ тендеровъ двухъ стойлахъ, въ сборномъ цѣхѣ большихъ мастерскихъ въ Калугѣ, вслѣдствіе чего является необходимость ремонтъ тендеровъ перевести въ имѣющейся вагонный сарай, для чего его и слѣдуетъ приспособить для этой цѣли и сдѣлать теплымъ.

№№ по порядку.	По разцѣночной вѣдомости			Наименованіе работъ.	Сумма.	
	Глава.	Статья.	§§		Рубли.	Коп.
28			и	Поднятіе водоемнаго зданія ст. Калуга на 1,25 саж.	2100	—
29			л	Устройство пароваго отопленія въ Калужскихъ мастерскихъ.	2682	06
30				Пріобрѣтеніе и установка 7 поворотныхъ круговъ для колесныхъ станковъ Калужскихъ мастерскихъ	210	—
31				Пріобрѣтеніе и установка въ Калужскихъ мастерскихъ втораго пароваго котла, съ внутреннею трубою	3000	—

О Б Ъ Я С Н Е Н І Я.

Согласно предложенію Правленія Общества отъ 17 Января за № 162.

Въ виду несомнѣнной пользы пароваго отопленія по отношенію удобствъ и дешевизны самаго отопленія, а также безопасности отъ огня, устроено таковое въ токарномъ, сборномъ цѣхахъ и пристроенныхъ къ тѣмъ-же мастерскимъ помѣщеніяхъ для конторъ. Работы окончены. Расходы устройства окупаются сбереженіями съ топлива въ теченіи одного года до двухъ лѣтъ.

Необходимость въ поворотныхъ кругахъ вызвана испытываемымъ въ настоящее время значительнымъ неудобствомъ при передвиженіи колесъ къ токарнымъ станкамъ. Расходъ на устройство круговъ покроется въ непродолжительномъ времени уменьшеніемъ расходовъ на ремонтъ пола въ токарномъ цѣхѣ мастерскихъ, подвергающагося постояннымъ поломкамъ при поворачиваніи колесъ безъ круговъ.

Во время постройки Калужскихъ мастерскихъ при нихъ были поставлены два паровые котла: одинъ горизонтальный съ кипятильникомъ, а другой системы Бельвиля. Второй котелъ, какъ показалъ 4-хъ лѣтній опытъ, далеко не отвѣчалъ, по своей силѣ потребностямъ мастерскихъ еще съ установки новыхъ станковъ, такъ что приходится работать безсмѣнно однимъ котломъ, что въ высшей степени затрудняетъ производство его промывки и ремонта и слѣдовательно вліяетъ неблагопріятно на продолжительность службы котла. Слабосильность Бельвильскаго котла яснѣе всего обнаружилась, когда въ Декабрѣ 1878 года паровой котелъ въ мастерскихъ потребовалъ капитальнаго исправленія и когда пришлось, для того, чтобы не пріостановить работъ Мастерскихъ, прибѣгнуть къ временному пользованію установленнымъ въ мастерскихъ паровознымъ котломъ. Неудобства эти весьма серьезныя могутъ быть устранены лишь пріобрѣтеніемъ и установкою втораго котла достаточныхъ размѣровъ.

№№ по порядку.	По разцѣночной вѣдомости			Наименованіе работъ.	Сумма.	
	Глава.	Статья.	§§		Рублп.	Коп.
32				Устройство вновь 8 фонарей на крышѣ Калужскихъ мастерскихъ для надлежащаго освѣщенія кузницы, машиннаго и пароваго отдѣленій, по 40 руб.	320	—
33				Оштукатурка жилаго двухъ-этажнаго дома, построеннаго въ 1876 году на ст. Калуга . .	1070	—

О Б Ъ Я С Н Е Н І Я.

Работы исполнены, согласно предложенію Правленія Общества отъ 17 Января 1878 года за № 162.

Оштукатурка жилыхъ домовъ, построенныхъ въ 1875, 76 и 77 годахъ есть работа безотлагательно-необходимая какъ для приданія этимъ зданіямъ достаточной теплоты, такъ и для возможности чистаго ихъ содержанія, имѣя въ виду скученность въ этихъ домахъ служащихъ. Работы исполняются постепенно.

При опредѣленіи расхода на каждый домъ принималось:

а) Для дома двухъ-этажнаго:

1) Оштукатурка всѣхъ стѣнъ и потолковъ по войлоку, считая и печи кв. саж. 300,00 по 2 р. 50 к. . . . . 750 рублей.

2) Окраска половъ кв. саж. 75,00 по 1 руб. . . . . 75 »

3) Отбѣлка стѣнъ и потолковъ, считая и печи, кв. с. 300,00, по 15 коп, ... 45 »

4) Вытянутіе карнизовъ пог. саж. 200,00 по 1 руб. . 200 »

Всего на двухъ этажный домъ . . 1070 рублей.

б) Для дома одноэтажнаго:

1) Оштукатурка всѣхъ стѣнъ и потолковъ по войлоку, считая и печи кв. саж. 200,00 по 2 руб. 50 к. . . . . 500 »

№№ по порядку.	По разцѣночной вѣдомости			Наименованіе работъ.	Сумма.	
	Глава.	Статья.	§§		Рубли.	Коп.

О Б Ъ Я С Н Е Н І Я.

2) Окраска половъ кв. саж. 50,00 по 1 руб. . . . . 50 »

3) Отбѣлка стѣнъ и потолковъ, считая и печи, всего кв. саж. 200,00 по 15 к. . . . . 30 »

4) Вытянутіе карнизовъ пог. саж. 125,00 по 1 рублю 125 »

Всего на одноэтажный домъ . 705 рублей.

в) Для дома по типу казармъ:

1) Оштукатурка всѣхъ стѣнъ и потолковъ, считая и печи, кв. саж. 70,00 по 2 руб. 50 коп. . . . . 175 р.

2) Окраска половъ кв. саж. 20,00 по 1 руб. . . . . 20 »

3) Отбѣлка стѣнъ и потолковъ, считая и печи, кв. саж. 70,00 по 15 коп . . . . . 10 » 50 к.

4) Вытянутіе карнизовъ пог. саж. 40,00 по 1 р. . . 40 » — »

Всего для дома по типу казармъ . 255 р. 50 к.

№№ по порядку.	По разцѣ-почной вѣдомости			Наименованіе работъ.	Сумма.	
	Глава.	Статья.	№№		Рубли.	Коп.
34				Постройка 2 новыхъ ледниковъ на станціи Калуга съ переноскою существующаго ледника на другое болѣе удобное мѣсто	950	—
35				Устройство трехъ кочегарныхъ ямъ между путями станціи Узловая	750	—
36				Постройка 9 сараевъ для склада древеснаго и каменнаго угля	11225	—

О Б Ъ Я С Н Е Н І Я.

Постройка новыхъ ледниковъ вызвана крайною недостаточностью помѣщенія въ существующемъ всего одномъ ледникѣ совершенно не удовлетворявшемъ требованіямъ по недостаточности его помѣщенія, такъ какъ онъ не можетъ удовлетворить требованіямъ квартиръ, а всѣхъ квартиръ на станціи имѣется 34.

Предполагается къ устройству, согласно предложенію Правленія Общества отъ 17 Января 1878 года, за № 162.

Сараи предполагается построить:

При депо станціи Узловая: 1 сарай для склада древеснаго угля на 200 кулей и 1 сарай для склада каменнаго угля на 600 п. 200 рублей.

На станціяхъ: Ефремовъ—1 и Елецъ—1 для склада каменнаго угля по 400 руб. каждый . . . . . 800 »

На ст. Узловая—1 сарай для склада каменнаго угля вмѣстимостію на 100.000 пудовъ . . . . . 4525 »

На станціи Скопинъ—1 сарай для склада каменнаго угля вмѣстимостію 72.000 пудовъ . . . . . 3325 »

На станціи Ряжскъ — 1 сарай для склада каменнаго угля вмѣстимостію на 11.000 пудовъ . . . . . 525 »

На ст. Ефремовъ—1 сарай вмѣстимостію на 35.000 п. 1750 »

На ст. Елецъ — 1 сарай для склада каменнаго угля вмѣстимостію 1.000 пудовъ . . . . . 100 »

Сараи эти необходимы для предохранія угля отъ разрушенія.

№№ по порядку.	По разцѣночной вѣдомости			Наименованіе работъ.	Сумма.	
	Глава.	Статья.	§§		Рубли.	Коп.
37				Стоимость рабочей силы построеннаго сарая для склада каменнаго угля въ 1874 году на станціи Ряжскъ—150 руб. и стоимость переноски такого же сарая со станціи Скопинъ на ст. Ряжскъ—50 руб., всего	200	—
38				Устройство открытой платформы, длиною 40,00 пог. саж. для принятія пассажировъ у зеленаго диска ст. Тула при пересѣченіи желѣзной дороги съ городскимъ шоссе, противъ Императорскаго оружейнаго завода, считая по 40 рублей за сажень	1600	—
39			г	Устройство открытой платформы на станціи Ряжскъ, длиною 30,00 пог. саж. по 40 руб. . .	1200	—
40			д	Устройство 1 пакгауза на ст. Ряжскъ вмѣстимостію на 1 вагонъ	200	—
41				Устройство бани для паровозныхъ и кондукторскихъ бригадъ на ст. Узловая	700	—

О Б Ъ Я С Н Е Н І Я.

Матеріалы употребленные на постройку этаго сарая были снесены въ 1875 году на счетъ новыхъ работъ, стоимость же постройки и переноски сарая была ошибочно отнесена за счетъ эксплоатаціи I и II участковъ дороги, тогда какъ въ дѣйствительности, постройка и переноска сарая вызвана потребностями эксплоатаціи всей Ряжско-Вяземской желѣзной дороги, вслѣдствіе чего, въ 1878 году пришлось перечислить расходъ въ 200 руб. со счета эксплоатаціи I и II участковъ дороги (счетъ Prodiverso) на счетъ новыхъ работъ, какъ неправильно отнесенные расходомъ за счетъ эксплоатаціи I и II-го участковъ дороги.

Станція Тула весною, при разливѣ рѣки Упы, совершенно не имѣетъ сообщенія съ городомъ, для принятія же пассажировъ устроена платформа въ виду крайней необходимости.

Устройство на ст. Ряжскъ открытой платформы, длиною 30 сажень и пакгауза на 1 вагонъ необходимо вслѣдствіе того, что, существующая на означенной станціи, небольшая товарная платформа недостаточна для помѣщенія товаровъ, между тѣмъ какъ открытіе прямаго сообщенія по вѣтви Ряжско-Моршанской желѣзной дороги должно еще болѣе увеличить потребности станціи въ помѣщеніи для отправляемыхъ и прибывающихъ грузовъ, а также и для перегрузки грузовъ прямаго сообщенія, въ тѣхъ случаяхъ, когда почему либо бываетъ невозможно передать таковые безъ перегрузки.—Такъ какъ въ числѣ послѣднихъ бываютъ часто весьма цѣнные, то для храненія ихъ до отправленія необходимо устроить пакгазъ.

Постройка бани начата въ 1878 году. Неотложность въ этой работѣ вызвана отсутствіемъ близъ станціи города и селеній, гдѣ живущіе на станціи служащіе и рабочіе могли-бы пользоваться банею.

№№ по порядку.	По разцѣночной вѣдомости: Глава.	Статья.	§§.	Наименованіе работъ.	Сумма. Рубли.	Коп.
42			г	Устройство открытой платформы на ст. Скопинъ	240	—
43			ж	Устройство подвала при малыхъ мастерскихъ станціи Узловая для храненія легко-воспламеняющихся веществъ	4500	—
44			з	Разныя работы въ паровозныхъ зданіяхъ; а именно:		
				На станціи Вязьма устройство досчатаго пола . . . . . 560 р. »		
				На ст. Узловая устройство досчатаго пола . . . . . 1500 р. »		
				и пароваго отопленія . . . . . 1500 р. »		
				На ст. Ряжскъ устройство досчатаго пола . . . . . 300 р. »		
				и увеличеніе зданія на два паровоза съ устройствомъ кочегарной ямы . . 4775 р. »		
				На ст. Ефремовъ устройство досчатаго пола . . . . . 1140 р. »		
				и пароваго отопленія . . . . . 2600 р. »		
				На ст. Елецъ устройство досчатаго пола . . . . . 560 р. »		
				Итого . .	12935	—

О Б Ъ Я С Н Е Н І Я.

Постройка этой платформы возлѣ резервуарнаго зданія необходима для подачи угля на паровозы, проходящіе станцію Скопинъ безъ смѣны во избѣжаніе задержки поѣздовъ.

Преполагается къ устройству, согласно предложенію Правленія Общества, отъ 17 Января 1878 года, за № 162.

Устройство досчатыхъ половъ необходимо какъ для удобства подъемки паровозовъ, такъ и содержанія депо въ чистотѣ. Увеличеніе депо на ст. Ряжскъ на 2 паровоза необходимо потому, что на этой станціи депо устроено на 4 паровоза; паровозовъ-же бываетъ до 12, а съ перенесеніемъ депо изъ Скопина въ Узловую можетъ быть еще болѣе. Устройство пароваго отопленія признано необходимымъ на основаніи тѣхъ-же соображеній, которыя высказаны въ отношеніи устройства его въ Калужскихъ Мастерскихъ.

№№ по порядку.	По разцѣночной вѣдомости: Глава.	Статья.	§§	Наименованіе работъ.	Сумма. Рубли.	Коп.
15			и	Поднятіе водоемнаго зданія станціи Узловая на 1,25 саж.	2100	—
46				Отштукатурка жилыхъ домовъ, построенныхъ въ 1875, 76 и 77 годахъ:		
				2-хъ этажныхъ на станціяхъ:		
				Узловая—1 и Ряжскъ—1, всего 2, по 1070 рублей. . . . . 2140 р. »		
				Тоже одноэтажныхъ на станціяхъ:		
				Вязьма—1, Мятлевская—1, Узловая—2 и Ефремовъ—1, всего пять домовъ по 705 р. . . . . 3525 р. »		
				Тоже одноэтажныхъ (по типу казармъ) на станціяхъ: Вязьма—1, Тула—1, Ефремовъ—1 и Елецъ—1, всего четыре дома по 255 р. 50 к. . 1022 р. »		
				Итого . .	6687	—
47				Устройство помѣщенія для канцеляріи и кладовой дистанціи на ст. Тула	400	—
48				Устройство наръ для кондукторскихъ бригадъ въ жилыхъ домахъ на станціяхъ Узловая-Елецъ.	100	—

О Б Ъ Я С Н Е Н І Я.

Согласно предложенію Правленія Общества, отъ 17 Января 1878 года, за № 162.

Оштукатурка этихъ домовъ признается необходимою, въ виду тѣхъ-же соображеній, которыя высказаны въ отношеніи оштукатурки жилаго дома на станціи Калуга. Работы исполняются постепенно.

Постройку этого необходимаго помѣщенія предполагается произвести изъ старыхъ шпалъ и старыхъ телеграфныхъ столбовъ. Вслѣдствіе неотложной надобности въ этомъ помѣщеніи, къ постройкѣ его приступлено въ 1878 году.

Работы исполняются.

№№ по порядку.	По разцѣночной вѣдомости: Глава.	Статья.	№№	Наименованіе работъ.	Сумма. Рубли.	Коп.
49				Устройство сарая при депо станціи Протопопово для склада лѣсныхъ матеріаловъ и вагонныхъ брусьевъ	350	—
50		3	и	Увеличеніе пассажирскаго зданія станціи Протопопово.	6000	—
51				Устройство малаго (на 2 вагона вмѣстимостію) пакгауза на ст. Епифань . . . . 300 р. Тоже на ст. Алексинъ на 1 вагонъ . 200 р. Итого . .	500	—
52				Устройство навѣсовъ для вѣсовъ на 25 станціяхъ съ полустанціями, считая за каждый навѣсъ по 25 рублей.	625	—

О Б Ъ Я С Н Е Н І Я.

При депо ст. Протопопово, вслѣдствіе происходящаго на этой станціи обмѣна вагоновъ съ Московско-Курскою желѣзною дорогою, приходится имѣть постоянный запасъ лѣсныхъ матеріаловъ для ремонта передаваемыхъ вагоновъ; матеріалъ этотъ за неимѣніемъ сарая сохраняется на открытомъ воздухѣ, отъ чего гніетъ. Для избѣжанія этого неудобства и для предупрежденія покражъ лѣснаго матеріала признается необходимымъ построить для этой цѣли особый сарай.

Неотложность этой работы была признана въ 1875 году; на производство былъ ассигнованъ особый кредитъ по новымъ работамъ. По невозможности отложить эту работу она уже исполнена во всемъ, согласно проекту, утвержденному Министерствомъ Путей Сообщенія.

Пакгаузы въ Епифани на 2 вагона и Алексинѣ на 1 вагонъ необходимы для помѣщенія прибывающихъ на эти станціи грузовъ, боящихся подмочки и такихъ, храненіе которыхъ по ихъ цѣнности, на открытыхъ платформахъ считается не безопаснымъ.—Между тѣмъ послѣднихъ грузовъ бываетъ довольно много, такъ какъ означенныя станціи находятся вблизи городовъ.

Устройство навѣсовъ необходимыхъ для сохраненія отъ порчи товарныхъ вѣсовъ, предполагается сдѣлать на тѣхъ станціяхъ, которыя не имѣютъ крытыхъ платформъ, а именно: Исаково, Поляны-Воейково, Износки, Троицкая, Пятовская, Покровская, Ферзиково, Алексинъ, Суходолъ, Обидимо, Присады, Оболенское, Епифань, Клекотки, Павлецъ, Желтухино, Малевка, Караси, Колодези, Бабарыкино и Становая и на полустанціяхъ: Данилловка, Бобрикъ-Донской, Товарково и Турдей.

№ по порядку.	По разцѣночной вѣдомости			Наименованіе работъ.	Сумма.	
	Глава.	Статья.	§§		Рубли.	Коп.
53				Устройство 14 навѣсовъ для постановки подъ ними дрезинъ, предназначенныхъ для начальниковъ дистанцій, считая по 30 рублей каждый	420	—
54			д	Устройство открытыхъ платформъ на полустанціяхъ Бобрикъ-Донской—10 пог. саж. и Товарково—5 пог. саж., всего 15 пог. саж. по 40 рублей	600	—
55			г	Устройство открытой платформы на станціи Клекотки, всего 12 кв. саж. по 20 руб. . . .	240	—
56				Передѣлки въ паровозномъ зданіи станціи Протопопово:		
				Увеличеніе паровознаго зданія на 4 стойла . . . . . 9,000 р.		
				Устройство досчатаго пола . . . . 920 р.		
				« « потолка. . . 1,100 р.		
				« параваго отопленія . . 1,200 р.		
					12220	

О Б Ъ Я С Н Е Н І Я.

Навѣсы эти предполагается устроить для сохраненія дрезинъ отъ порчи.

Платформы въ Бобрикъ-Донскомъ, длиною 10 саж. и Товарковѣ, длиною 5 саж. требуются потому, что на означенныхъ полустанціяхъ вовсе не имѣется товарныхъ платформъ, а между тѣмъ, въ послѣднюю зиму полустанція Бобрикъ-Донской отправляла хлѣбные грузы, а на полустанціи Товарково поступаютъ заявленія объ отправкѣ угля, другими кромѣ Товарковскихъ копей, отправителями. Кромѣ того, неимѣніе платформы въ Товарковѣ для выгрузки грузовъ прибывающихъ для потребностей шахтъ графа Бобринскаго,—было уже причиною поврежденія такихъ грузовъ за которые дорога несла денежную отвѣтственность.

Платформа эта необходима на основаніи тѣхъ-же соображеній, которыя выяснены въ отношеніи платформы на ст. Скопинъ.

Къ устройству потолка приступлено.

Необходимость въ этой работѣ вызвана крайнею тѣснотою паровознаго зданія станціи Протопопово, которое, при настоящемъ движеніи не можетъ отвѣчать своему назначенію, вслѣдствіе чего большая часть паровозовъ, прибывающихъ на станцію, въ ожиданіи возвращенія въ свое депо, должны стоять внѣ паровознаго зданія, на что въ зимнее время тратится, совершенно непроизводительно значительное количество топлива, при чемъ въ сильной степени затрудняется производство мелкаго ремонта и чистки этихъ паровозовъ; во вторыхъ, затруднительностью содержать въ чистотѣ паровозные сараи при отсутствіи въ нихъ досчатыхъ половъ; въ третьихъ признаннаго несомнѣнною экономичностью пароваго отопленія въ сравне-

№№ по порядку.	По разцѣночной вѣдомости			Наименованіе работъ.	Сумма.	
	Глава.	Статья.	§§		Рубли.	Коп.
57				Оштукатурка жилыхъ домовъ, построенныхъ въ 1875, 76 и 77 годахъ:		
				1 одноэтажнаго дома на станціи Алексинъ. . . . . 705 р. «		
				Тоже одноэтажныхъ домовъ, по типу казармъ:—на станціяхъ: Клекотки—1 и Богородицкъ—1, всего 2-хъ по 255 руб. 50 коп. каждый. . 511 р. «		
					1216	—
58				Сдѣланіе пристройки къ казармѣ на 80 вер. Елецкой вѣтви.	450	—
59				Устройство кладовыхъ въ помѣщеніяхъ отхожихъ мѣстъ на пассажирскихъ платформахъ для храненія освѣтительныхъ легко-воспламеняющихся припасовъ, всего на 36 станціяхъ съ полустанціями по 20 руб.	720	—

О Б Ъ Я С Н Е Н І Я.

нін съ обыкновеннымъ печнымъ и наконецъ устройство потолка въ депо Протопопово признается необходимымъ въ видахъ уменьшенія расхода на ремонтъ крыши этого депо, желѣзо которой весьма быстро приходитъ въ совершенную негодность, вслѣдствіе непосредственнаго соприкосновенія съ сѣрными газами, являющимися при отопленіи паровоза углемъ.

Работы эти признаются необходимыми, въ виду соображеній уже высказанныхъ въ отношеніи оштукатурки домовъ на ст. Калуга, Узловая и др.

Къ существующей казармѣ сдѣлана пристройка въ одну сторону, для образованія изъ этой казармы зданія для служащихъ на разъѣздѣ Турдей, открытомъ для движенія въ текущемъ году. Работа, за исключеніемъ окраски, окончена въ 1878 году.

Эти помѣщенія устроены въ видахъ устраненія опасности отъ огня и соблюденія чистоты въ пассажирскихъ зданіяхъ, гдѣ за неимѣніемъ такихъ помѣщеній освѣтительные припасы помѣщались въ самыхъ зданіяхъ. Дезинфекціонныя свойства керосина оправдываютъ пользу устройства кладовыхъ при отхожихъ мѣстахъ.

№№ по порядку.	По разцѣночной вѣдомости			Наименованіе работъ.	Сумма.	
	Глава.	Статья.	№№		Рубли.	Коп.
60		3		Постройка сарая на станціи Протопопово для склада каменнаго угля, вмѣстимостію на 71,000 пудъ.	3325	—
	IV			**Водоснабженіе станцій.**		
61		1		Устройство новаго водоснабженія на станціи Ряжскъ.	13696	94
62				Устройство на ст. Узловая двухъ водоразборныхъ крановъ. съ укладкою трубъ, для живущихъ на станціи агентовъ, а также снабженіе ватерклозетовъ водою.	1550	—
63				Устройство системы соединяющихся колодцевъ возлѣ резервуара водоснабженія ст. Калуга	800	—

О Б Ъ Я С Н Е Н І Я.

Сарай необходимъ для предохраненія угля отъ разрушенія.

Необходимость устройства новаго водоснабженія признана въ 1875 году; но къ работамъ, хотя сумма и была разрѣшена Правленіемъ Общества, нельзя было приступить и въ 1877 году, за невозможностію достигнуть соглашенія съ крестьянами деревни Захупты, относительно пріобрѣтенія отъ нихъ земли подъ устройство водоснабженія и только въ 1877 году крестьяне согласились на такія условія, которыя могли быть приняты Управленіемъ дороги. Работы по устройству водоснабженія начаты въ 1877 году.

Въ виду значительнаго числа служащихъ, живущихъ на станціи Узловая, для размѣщенія которыхъ потребовалось-бы 13 жилыхъ домовъ, а также въ видахъ устраненія опасности отъ огня, предполагается устроить у жилыхъ домовъ, въ подлежащихъ мѣстахъ, два водоразборныхъ крана; при чемъ предполагается также снабдить ватеръ-клозеты въ пассажирскомъ зданіи водою изъ водоемнаго зданія.

Вслѣдствіе значительнаго протяженія при большомъ подъемѣ, водопроводъ станціи Калуга подверженъ частой порчѣ, между тѣмъ перерывъ водоснабженія на этой станціи причиняетъ весьма серьезныя затрудненія какъ въ промывкѣ паровозовъ, такъ и въ успѣшности производящихся работъ въ Большихъ Мастерскихъ. Для устраненія этихъ неудобствъ калужскій водопроводъ долженъ быть подвергнутъ капитальному осмотру, но такъ какъ работа эта потребуетъ продолжительнаго перерыва водоснабженія, то

№№ по порядку.	По разцѣночной вѣдомости			Наименованіе работъ.	Сумма.	
	Глава.	Статья.	§§.		Рубли.	Коп.
64				Устройство новаго водоснабженія ст. Исаково	8500	—
65				Пріобрѣтеніе и установка гидравлическихъ кранокъ съ укладкою водопроводныхъ трубъ .	7800	—

О Б Ъ Я С Н Е Н І Я.

до устройства дополнительнаго водоснабженія въ Калугѣ, приступить къ этому осмотру не представляется возможнымъ. Для устройства дополнительнаго водоснабженія предполагается воспользоваться ключами, имѣющимися возлѣ резервуарнаго зданія ст. Калуга, помощію устройства системы соединяющихся колодцевъ; мѣра эта принесетъ еще ту несомнѣнную пользу, что съ устройствомъ колодцевъ и съ установкою въ разервуарномъ зданіи имѣющагося въ запасѣ Американскаго насоса, при чемъ предполагается пользоваться паромъ резервныхъ паровозовъ, водоснабженіе въ Калугѣ будетъ дѣйствовать непрерывно несмотря на ремонтъ машины, промывку или ремонтъ котла, что устранитъ многіе, какъ непроизводительные расходы на посылку тендеровъ за водою на другія станціи, такъ и испытываемыя въ настоящее время затрудненія, какъ въ депо, такъ и въ мастерскихъ, не говоря уже, что въ случаѣ пожара, дополнительное водоснабженіе можетъ оказать громадныя услуги.

Предложеніе Правленія Общества отъ 26 Сентября 1876 года, за № 1791.—Къ работамъ по производству изысканій о количествѣ могущей быть собранной воды помощью временной плотины, приступлено.

Установка крановъ имѣетъ быть произведена:

На ст. Калуга 1 крана съ укладкою 85 пог. саж. трубъ. . .	1,840,00
На ст. Узловая 3 крана съ укладкою 250 пог. саж. трубъ. .	5,960,00
	7,800,00

Согласно предложенію Правленія Общества, отъ 17 Января 1878 года, за № 162.

№№ по порядку.	По разцѣночной вѣдомости			Наименованіе работъ.	Сумма.	
	Глава.	Статья.	§§		Рубли.	Коп.
66				Устройство втораго колодца при водоснабженіи станціи Мятлевская.	400	—
67				Улучшеніе источника водоснабженія ст. Богородицкъ, или устройство новаго водоснабженія на полустанціи Товарково.	10000	—
68				Замѣна существующихъ 3 и 2½″ водопроводныхъ трубъ ст. Вязьма 4-хъ дюймовыми, всего на протяженіи 121,6 пог. саж.	1260	75
69		2		Постройка 14 сараевъ при водокачкахъ для храненія каменнаго угля, съ отдѣленіями для хозяйственныхъ нуждъ помпъ машинистовъ.		

О Б Ъ Я С Н Е Н І Я.

Устройство втораго колодца на ст. Мятлевская, необходимо для усиленія водоснабженія этой станціи. на которой. при усиленномъ движеніи, ощущается недостатокъ воды.

Укладка 4 дюймовыхъ трубъ, вмѣсто существующихъ $2^1/_2''$—$3''$ вызвана установкою нынѣ болѣе сильной машины, для которой трубы $2^1/_2''$—$3''$ малы.

Сараи предполагается построить при слѣдующихъ зданіяхъ водоснабженій III и IV классовъ:

Станціи:	Покровская	вмѣстимостію на	1.200	пудъ	160 рублей.
«	Ферзиково	« «	1,200	«	160 «
«	Алексинъ	« «	3,000	«	250 «
«	Суходолъ	« «	1,200	«	160 «
«	Обидимо	« «	1,200	«	160 «
«	Протопопово	« «	1,200	«	160 «
«	Клекотки	« «	1,200	«	160 «
«	Павелецъ	« «	1,200	«	160 «
«	Богородицкъ	« «	1,200	«	160 «

№№ по порядку.	По разцѣночной вѣдомости			Наименованіе работъ.	Сумма.	
	Глава.	Статья.	§§		Рубли.	Коп.
70				Постройка 5 сараевъ при водокачкахъ, для храненія каменнаго угля съ отдѣленіями для хозяйственныхъ нуждъ Помпъ Машинистовъ.	1150	

О Б Ъ Я С Н Е Н І Я.

«	Малевка	«	« 1,200	«	160 «
«	Караси	«	« 1,200	«	160 «
«	Бабарыкино	«	« 1,200	«	160 «
Разъѣздъ	Турдей	«	« 1,200	« . . .	160 «
Станція	Становая	«	« 1,200	«	160 «

2,330 рублей.

Сараи для храненія каменнаго угля при водокачкахъ признаются необходимыми, въ виду тѣхъ-же соображеній, которыя высказаны въ отношеніи сарая для каменнаго угля при калужскихъ мастерскихъ.

Сараи предполагается построить при слѣдующихъ зданіяхъ водоснабженій и I и II классовъ.

Станціи	Калуга	вмѣстимостію до	500	пудовъ угля. . . .	400 рублей.
«	Ряжскъ	«	« 3,000	« « . . .	250 «
«	Тула	«	« 1,200	« « . . .	150 «
«	Узловая	«	« 3,000	« « . . .	250 «
«	Елецъ	«	« 600	« « . . .	100 «

1,150 рублей.

№№ по порядку.	По разцѣночной вѣдомости			Наименованіе работъ.	Сумма.	
	Глава.	Статья.	§§		Рубли.	Коп.
	X			**Мощеніе станціонныхъ дворовъ и устройство оградъ.**		
71		1	а	Устройство поѣздной дороги къ жилымъ домамъ на ст. Калуга съ одной стороны станціонной площадки, всего 200 кв. саж. изъ пажиги, или песку.	200	—
72		2		Устройство сплошныхъ заборовъ для огражденія мастерскихъ ст. Калуга,—всего 470 пог. саж. по 7 руб. . . . . 3,290 р. Тоже для новаго центральнаго магазина 70 пог. саж. по 7 руб. . . . 490 р.	3780	00
	XI			**Принадлежности станцій.**		
73				Устройство 3-хъ упоровъ на оконечностяхъ запасныхъ путей, по 25 руб.	75	—
				На ст. Алексинъ—1, Елецъ—1 и соединительной вѣтви съ Московско-Курскою желѣзною дорогою—1.		
74				Установка 18 предѣльныхъ столбиковъ по 1 руб. 50 коп.	27	—
				На ст. Алексинъ—3, Тула—2, Присады—2, Богородицкъ—4, Елецъ—1, на полустанціяхъ:		

О Б Ъ Я С Н Е Н І Я.

Устройство мостовой необходимо для содержанія въ чистотѣ подъѣзднаго двора и предупрежденія образованія большой грязи въ весеннее и осеннее время.

Устройство забора необходимо какъ для порядка, такъ и сохраненія общественнаго имущества отъ расхищенія.

Упоры, предѣльные столбики и стрѣлки составляютъ необходимыя принадлежности вновь проектированныхъ путей.

№№ по порядку.	По разцѣночной вѣдомости			Наименованіе работъ.	Сумма.	
	Глава.	Статья.	§§		Рубли.	Коп.
				Бобрикъ-Донской—2, Товарково—3 и на соединительной вѣтви съ Московско-Курскою желѣзною дорогою—1.		
75				Стрѣлокъ съ крестовинами, сигналами, всѣми принадлежностями и укладкою:		
				Одиночныхъ—19 по 500 рублей.	9500	—
				На ст. Алексинъ для путей . . . 3.		
				На ст. Тула для путей . . 2		
				» Присады » » . . 2		
				» » Богородицкъ » . . 4		
				» » Елецъ » » . 2		
				» полуст. Бобрикъ-Донской . . 2		
				» » Товарково » » . . 3		
				и на соединительной вѣтви съ Московско-Курскою ж. д. 1		
				Итого 19		
76	1		а	Перенесеніе стрѣлки на полустанціи Скопинъ-Чулковскій, вслѣдствіе измѣненія въ расположеніи путей	25	—

О Б Ъ Я С Н Е Н І Я.

№№ по порядку.	По разцѣночной вѣдомости			Наименованіе работъ.	Сумма.	
	Глава.	Статья.	§§		Рубли.	Коп.
77			в	Семафоровъ 7 штукъ по 200 руб.	1400	—
				На ст. Калуга 2		
				» » Ряжскъ 1		
				» » Ефремовъ . . . 2		
				» » Протопопово . . 2		
				» » Тула 1		
				Итого . . . 7		
78				Перенесеніе двухъ красныхъ дисковъ на полустанціи Скопинъ-Чулковскій, вслѣдствіе измѣненія въ расположеніи путей	20	—
79				Большихъ поворотныхъ круговъ	6200	—

О Б Ъ Я С Н Е Н І Я.

Устройство семафоровъ вызывается необходимостью замѣнить ими существующіе красные диски, которые на означенныхъ станціяхъ. по расположенію путей и зданій не видны съ пассажирскихъ платформъ, что можетъ быть причиною несчастныхъ случаевъ. Перестановкою дисковъ на сказанныхъ станціяхъ нельзя достигнуть желаемой цѣли, а только увеличеніемъ ихъ высоты до 2 саж.

Сумма 6200 руб. заключаетъ въ себѣ слѣдующіе расходы:

1) Пріобрѣтеніе и установка на ст. Узловая большаго поворотнаго круга . . . . . 5.850 руб.

и 2) Стоимость переноски поворотнаго круга со ст. Павелецъ на ст. Калуга . . . . . 350 »

Итого . . . . 6.200 р.

№№ по порядку.	По разцѣночной вѣдомости: Глава.	Статья.	§§	Наименованіе работъ.	Сумма. Рублей.	Коп.
80			и	Устройство 24-хъ бревенчатыхъ стрѣлочныхъ будокъ, съ надлежащими къ нимъ печами, по 80 руб.	1920	—
	XIV			**Общіе расходы.**		
81		2		Пропорціональная часть содержанія личнаго состава и стоимости чертежныхъ принадлежностей, считая на 2 года, т. е. по 1880 годъ включительно	8380	—
				Итого	474348	08

О Б Ъ Я С Н Е Н І Я.

Необходимость устройства будокъ вызвана увеличеніемъ стрѣлочныхъ постовъ, вслѣдствіе предстоящей укладки добавочныхъ путей.

Будки необходимо построить на станціяхъ: Вязьма—2, Мятлевская—1, Калуга—3, Алексинъ—2, Протопопово—3, Тула—2, Узловая—3, Ряжскъ—2, Богородицкъ—1, Малевка—1, Ефремовъ—2 и Елецъ—2.

Расходы эти по всѣмъ новымъ работамъ, производящимся и подлежащимъ къ производству заключается въ слѣдующемъ:

1) Содержаніе Инженера, считая въ годъ по 4200 р.	8.400	руб.
2) Содержаніе 3-хъ чертежниковъ считая въ годъ каждому по 900 рублей	5.400	»
3) Дополнительное содержаніе Архитектору по 600 р. въ годъ къ получаемому имъ содержанію 1.200 р. въ годъ	1.200	»
4) Тоже 3-мъ Начальникамъ дистанцій по 500 руб. каждому за все время производства работъ	1.500	»
5) Содержаніе двухъ десятниковъ, считая для каждаго по 6 лѣтнихъ мѣсяцевъ въ годъ, — по 75 руб. въ мѣсяцъ каждому.	1.800	»
6) Дополнительное содержаніе агентамъ Управленія дороги спеціально занятымъ учетомъ новыхъ работъ, считая по 1.000 руб. въ годъ	2.000	»
и 7) Стоимость чертежныхъ припасовъ, употребляемыхъ на выполненіе проектовъ по новымъ работамъ, считая въ годъ по 325 руб.	650	»
Итого . .	20.950	руб.
На работы по сей вѣдомости причитается 40% всего расхода, или.	8.380	»

Прилож. къ II Отд. 8 ст. пункт. б.

Копія.

ОБЩЕСТВО

Ряжско-Вяземской желѣзной дороги.

РАЗЦѢНОЧНАЯ ВѢДОМОСТЬ

работъ произведенныхъ въ 1878 году и предполагаемыхъ къ производству въ 1879 году, за счетъ ассигнованнаго кредита въ 200.000 рублей, на устройство помѣщеній для Службы Подвижнаго Состава и Тяги и увеличеніе оборудованія Калужскихъ мастерскихъ.

№№ по порядку.	По разцѣночной вѣдомости: Глава.	Статья.	§§	Наименованіе работъ.	Сумма. Рубли.	Коп.
	I			**Отчужденіе земель.**		
1				Добавочное отчужденіе земли 5 десятинъ по 150 руб.	750	—
	II			**Земляныя работы.**		
2				Для укладки 6 вер. 285,50 пог. саж. запасныхъ путей потребно произвести земляныхъ работъ 5,750 куб. саж. по 2 рубля	11500	—
				На ст. Калуга для 273 пог. с. путей и площадки центральнаго магазина . куб. с. 450,00		
				Тамъ-же для 1,092 пог. саж. тракціонныхъ путей, дровяныхъ и путей паровознаго зданія . . . . . куб. саж. 950,00		
				На ст. Узловая, для 1,920 пог. саж. тракціонныхъ дровяныхъ путей и вѣсоваго помоста. . . . . куб. саж. 4,350,00		
				куб. саж. 5.750,00		
	III			**Искусственныя сооруженія.**		
3		3		Устройство на площадкѣ ст. Калуга деревяннаго мостика отверстіемъ 0,50 саж. . . .	875	—

О Б Ъ Я С Н Е Н І Я.

Отчужденіе 5 десятинъ потребно подъ укладку вновь проэктируемыхъ запасныхъ путей на ст. Узловая предполагаемыхъ къ устройству согласно предложенію Правленія Общества, отъ 17 Января 1878 года, за № 162.

Укладка запасныхъ путей на станціяхъ: Калуга и Узловая имѣетъ быть произведена согласно предложенію Правленія Общества, отъ 17 Января 1878 года, за № 162.

Согласно предложенію Правленія Общества, отъ 17 Января 1878 года, за № 162.

№№ по порядку.	По разцѣночной вѣдомости: Глава.	Статья.	§§.	Наименованіе работъ.	Сумма. Рубли.	Коп.
	IV			**Верхнее строеніе.**		
4		1		Песку для балластнаго слоя, для укладки 6,571 версты запасныхъ путей потребно 1,511,33 куб. саж. по 2 руб. 50 коп.	3778	32
5		2		Шпалъ для 6,571 версты запасныхъ путей потребно 8,627 шт., по 50 коп.	4313	50
6		3		Рельсовъ со скрѣпленіями:		
				Для укладки 6.571 версты запасныхъ путей потребно:		
			а	Рельсовъ по 7,000 пог. фут. на версту, а для 6,571 вер. потребно 45,997 пог. фут. или 22,998,5 пудъ по 2 руб. 25 коп.	51746	62
7			б	Скрѣпленій къ рельсамъ, полагая по 300 пудъ на версту путей, а для 6,571 вер. потребно 1,971,3 пудъ по 2 руб. 80 коп. . . .	5519	64
8			в	Укладка 6,571 вер. путей, считая по 240 р. за версту.	1577	04
	VIII			**Станціонныя постройки.**		
9		1	д	Постройка платформы на ст. Калуга, для разгрузки колесъ изъ вагоновъ	200	49

О Б Ъ Я С Н Е Н І Я.

Положено израсходовать по 230 куб. саж. на версту пути.

Положено по 1,313 штукъ на версту пути.

Постройка платформы для разгрузки колесъ изъ крытыхъ вагоновъ и платформъ необходима въ виду повторяющихся случаевъ поломки подвижнаго состава происходившей при разгрузкѣ колесъ прямо на землю.

№№ по порядку.	По разцѣночной вѣдомости: Глава.	Статья.	§§.	Наименованіе работъ.	Сумма. Рубли.	Коп.
10			ж	Постройка новаго паровознаго зданія на 9 паровозовъ, съ пристройкою для конторы и кузницы на ст. Калуга.	25000	—
11			л	Устройство 5 каменныхъ пристроекъ при большихъ мастерскихъ ст. Калуга	27668	58
12		2	ж	Постройка вновь на ст. Узловая малыхъ мастерскихъ для ремонта паровозовъ, съ перенесеніемъ локомобиля и станковъ изъ Скопинскихъ мастерскихъ	29000	—
13			з	Устройство новаго паровознаго зданія на 9 паровозовъ на ст. Узловая	20000	—
	XI			**Принадлежности станцій.**		
11				Устройство 8 упоровъ на оконечностяхъ запасныхъ путей, по 25 руб.	200	—
				На станціи Калуга для путей магазина. . 1		
				. « « для путей тракціи . . 1		
				На станціи Узловая « « « . . 6		
				Итого 8.		

О Б Ъ Я С Н Е Н І Я.

Согласно предложенію Правленія Общества, отъ 17 Января 1878 года, за № 162.

Работы исполняются согласно предложенію Правленія Общества, отъ 17 Января 1878 года, за № 163.

Согласно предложенію Правленія Общества, отъ 17 Января 1878 года, за № 162.

Согласно предложенію Правленія Общества, отъ 17 Января 1878 года, за № 162.

Упоры, предѣльные столбики и стрѣлки составляютъ необходимыя принадлежности вновь проектированныхъ путей.

№№ по порядку.	По разцѣночной вѣдомости: Глава.	Статья.	§§	Наименованіе работъ.	Сумма. Рубли.	Коп.
15				Установка 38 предѣльныхъ столбиковъ по 1 руб. 50 коп.	57	—
				На станціи Калуга для путей магазина . 2		
				« « « для путей тракціи . 18		
				« « Узловая « « « . 18		
				Итого 38.		
16				Стрѣлокъ съ крестовинами, сигналами всѣми принадлежностями и укладкою:		
				Одиночныхъ 28 по 500 руб. . . . 14,000,00		
				На станціи Калуга для путей магазина 2		
				Тракціи и топлива . . . 14		
				На станціи Узловая . . . 12		
				Итого 28		
				Двойныхъ пять по 1,000 р. . . . 5,000,00		
				На станціи Калуга 2		
				« « Узловая . . . 3		
				Итого 5		

О Б Ъ Я С Н Е Н І Я.

№№ по порядку.	По разцѣночной вѣдомости			Наименованіе работъ.	Сумма.	
	Глава.	Статья.	§§.		Рубли.	Коп.
				Крестовины съ принадлежностями 3 по 75 рублей 225,00		
				На ст. Узловая для малыхъ мастерскихъ.		
					19225	—
17	XI	1	д	Пріобрѣтеніе и установка малаго поворотнаго круга на ст. Узловая для мастерскихъ. .	2900	—
	XIV			**Общіе расходы.**		
18		2		Пропорціональная часть содержанія личнаго состава и стоимости чертежныхъ принадлежностей, считая на 2 года, т. е. по 1880 годъ включительно	4190	—
				Итого	208501	19

О Б Ъ Я С Н Е Н І Я.

Согласно предложенію Правленія Общества, отъ 17 Января 1878 года, за № 162.

Расходы эти по всѣмъ новымъ работамъ производящимся и подлежащимъ къ производству заключаются въ слѣдующемъ:

1.—Содержаніе инженера, считая въ годъ по 4,200 руб. . .	8,400 р.
2.—Содержаніе трехъ чертежниковъ считая каждому въ годъ по 900 руб.	5,400 «
3.—Дополнительное содержаніе архитектору по 600 руб. въ годъ къ получаемому имъ содержанію 1,200 руб. въ годъ . . .	1,200 «
4.—Тоже 3 начальникамъ дистанцій по 500 р. каждому за все время производства работъ.	1,500 «
5.—Содержаніе двухъ десятниковъ, считая для каждаго по 6 лѣтнихъ мѣсяцевъ въ годъ, по 75 руб. въ мѣсяцъ каждому . . .	1,800 «
6.—Дополнительное содержаніе агентамъ Управленія дороги спеціально занятымъ учетомъ новыхъ работъ, считая по 1,000 р. въ годъ.	2,000 «
7.—Стоимость чертежныхъ припасовъ употребляемыхъ на выполненіе проектовъ по новымъ работамъ, считая въ годъ по 325 руб.	650 «
	20,950 р.
На работы по сей вѣдомости прпчитается 20% всего расхода, или	4,190 р.

ВѢДОМОСТЬ

сколько имѣется площадей товарныхъ помѣщеній и сколько необходимо вновь устроить площадей товарныхъ помѣщеній, и сколько площадей имѣющихся готовыхъ открытыхъ товарныхъ платформъ необходимо покрыть постоянными крышами.

Названіе станцій.	Сколько имѣется площадей товарныхъ помѣщеній.			Сколько необходимо		
	Пакгаузовъ.	Крытыхъ платформъ.	Открытыхъ платформъ.	Пакгаузовъ.		
	Квадратныхъ сажень.			Квадратныхъ саж.	Стоимость.	
					Рубли.	Коп.
Вязьма	39	80	80	—	—	—
Исаково	—	—	50	—	—	—
Поляны-Воейково	—	—	50	—	—	—
Износки	—	—	50	—	—	—
Мятлевская	39	80	80	—	—	—
Троицкая	—	—	50	9	360	—
Пятовская	—	—	50	—	—	—
Калуга	39	120	128	—	—	—
Покровская	—	—	50		—	—
Фериково	—	—	90	—	—	—
Алексинъ	—	—	90	9	360	—
Даниловка	—	—	—	—	—	—
Суходолъ	—	—	50	—	—	—
Обидимо	—	—	50	—	—	—
Протопопово	—	—	50	—	—	—
Тула	39	160	160	—	—	—
Присады	—	—	50	—	—	—
Оболенское	—	—	50	—	—	—
Узловая	19	46	152	—	—	—

вновь устроить площадей товарныхъ помѣщеній.						Сколько площадей имѣющихся готовыхъ открытыхъ товарныхъ платформъ необходимо покрыть постоянными крышами.		
Крытыхъ платформъ.			Открытыхъ платформъ.					
Квадратн. сажень.	Стоимость.		Квадратн. сажень.	Стоимость.		Квадратн. сажень.	Стоимость.	
	Рубли.	Коп.		Рубли.	Коп.		Рубли.	Коп.
—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—		—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	128	864	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	30	337	—	—	—	—
—	—	—	15	168	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	160	1080	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—

Названіе станцій.	Сколько имѣется площадей товарныхъ помѣщеній.			Сколько необходимо		
	Пакгаузовъ.	Крытыхъ платформъ.	Открытыхъ платформъ.	Пакгаузовъ.		
	Квадратныхъ сажень.			Квадратныхъ саж.	Стоимость.	
					Рубли.	Коп.
Бобрикъ-донской	—	—	—	—	—	—
Енифань	—	—	50	9	360	—
Клекотки	—	40	120	—	—	—
Павелецъ	—	40	70	—	—	—
Скопинъ	40	80	52	—	—	—
Скопинъ-Чулковскій	—	—	—	—	—	—
Желтухино	—	70	—	—	—	—
Ряжскъ	19	40	120	—	—	—
Богородицкъ	26	52	160	—	—	—
Товарково	—	—	—	—	—	—
Малевка	—	—	50	—	—	—
Караси	—	—	50	—	—	—
Колодези	—	—	50	—	—	—
Ефремовъ	76	160	187	—	—	—
Бабарыкино	—	—	30	—	—	—
Становая	—	—	50	—	—	—
Елецъ	39	160	160	—	—	—

вновь устроить площадей товарныхъ помѣщеній.						Сколько площадей имѣющихся готовыхъ открытыхъ товарныхъ платформъ необходимо открыть постоянными крышами.		
Крытыхъ платформъ.			Открытыхъ платформъ.					
Квадратн. сажень.	Стоимость.		Квадратн. сажень.	Стоимость.		Квадратн. сажень.	Стоимость.	
	Рубли.	Коп.		Рубли.	Коп.		Рубли.	Коп.
—	—	—	—	—	—	—	—	—
110	1980	—	—	—	—	40	270	—
—	—	—	—	—	—	120	810	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	160	1080	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—
30	540	—	—	—	—	40	270	—
60	1080	—	—	—	—	40	270	—
60	1080	—	—	—	—	40	270	—
320	5760	—	—	—	—	187	1262	25
40	720	—	—	—	—	30	202	50
30	540	—	—	—	—	40	270	—
240	4320	—	—	—	—	120	810	—

Приложк. къ III Отд. 10 ст. пункт. а.

Копія.

съ пресс-копіи.

Путь и сооруженія существующей вѣтви отъ станціи Павелецъ къ Павелецкому руднику требуютъ въ настоящее время капитальнаго ремонта т. е. замѣны шпалъ, частей деревянныхъ мостовъ и проч.

Изъ свѣдѣній о движеніи грузовъ по вѣтви, полученныхъ изъ товарныхъ книгъ станціи Павелецъ видно:

1) Что въ 1876 году съ Павелецкаго рудника отправлено было каменнаго угля:—частными отправителями 95.700 пуд. и принадлежащаго Ряжско-Вяземской дороги 169.978 пуд., итого 265.678 пуд., лѣсныхъ матеріаловъ 3000 пуд., купороснаго масла 1114 п. и другихъ грузовъ 647 п., всего 270.440 п., за перевозку которыхъ, какъ видно изъ приложенной къ отчету Правленія Общества за 1876 годъ вѣдомости № 6-й,—выручено всего только 1005 р. 14 к.

2) Что въ томъ-же 1876 году на Павелецкій рудникъ съ разныхъ станцій прибыло только 7662 пуд. грузовъ въ томъ числѣ 6.660 пуд. лѣсныхъ матеріаловъ.

и 3) Что въ настоящемъ году никакихъ грузовъ въ прибытіи вовсе не было, а равно не было ничего

отправлено до 1-го апрѣля. Въ апрѣлѣ-же и маѣ мѣсяцахъ отправлено только 10.510 пуд. грузовъ, въ томъ числѣ 2000 пуд. колчедана и 1200 пуд. бутоваго камня.

Затѣмъ изъ собранныхъ свѣдѣній оказывается, что разработка каменнаго угля на Павелецкомъ рудникѣ въ настоящемъ году совсѣмъ прекратились.

Въ виду вышеизложеннаго, находя, что за окончаніемъ разработки каменнаго угля и по незначительности перевозимыхъ грузовъ дальнѣйшему существованію вѣтви къ Павелецкому руднику въ настоящее время нѣтъ основанія, а содержаніе ея въ исправномъ состояніи требуетъ расходовъ, которые не будутъ даже покрываться доходами отъ движенія, имѣю честь увѣдомить Правленіе Общества, что, по моему мнѣнію, вѣтвь эта подлежитъ закрытію для движенія, съ разборкою уложеннаго на ней пути, на приведеніе чего въ исполненіе покорнѣйше прошу разрѣшенія Правленія Общества. Подлинное подписалъ Управляющій дорогою Инженеръ *И. Усовъ*, Скрѣпилъ Правитель Дѣлъ *И. Цетреусъ*.

Приложж. къ III Отд. 10 ст. п. б.

копія.

Вслѣдствіе предложенія Правленія Общества, отъ $^{1}/_{19}$ Августа сего года за № 1487, по вопросу объ устройствѣ на счетъ Общества Ряжско-Вяземской желѣзной дороги пристани на рѣкѣ Окѣ и Калугѣ, имѣю честь представить на усмотрѣніе Правленія Общества свѣдѣнія о стоимости содержанія вѣтви отъ ст. «Калуга» къ пристани на рѣкѣ Окѣ и о валовомъ доходѣ съ нея, извлеченныя изъ отчета Правленія Общества за 1876 годъ и изъ дѣлъ Правленія дороги. За перевозку грузовъ, отправленныхъ съ Калужской пристани на рѣкѣ Окѣ, Общество Ряжско-Вяземской дороги получило слѣдующій доходъ: провозной платы 3432 р. 05 к. и различныхъ дополнительныхъ сборовъ (нагрузка, записка и плата за переводъ наложенныхъ платежей)—531 р. 31 к.; всего 3.963 р. 36 к. Но въ провозной платѣ заключается провозъ не по одной вѣтви, а также и по главному пути отъ Калуги до станцій назначенія грузовъ, отправленныхъ съ пристани, а потому, для опредѣленія дохода, падающаго собственно на Калужскую-Окскую вѣтвь необходимо высчитать провозную плату отдѣльно на эту вѣтвь. Что-же касается дополнительныхъ сборовъ, то я полагаю, что эти сборы не слѣдуетъ причислять къ доходу отъ Окской вѣтви, такъ какъ по всей вѣроятности, грузы отправленные съ Окской пристани,

были-бы отправлены со ст. «Калуга» и въ томъ случаѣ, если-бы Окской вѣтви совсѣмъ не существовало, слѣдовательно дополнительный сборъ былъ-бы полученъ. Чтобы расчитать, сколько выручено провозной платы за перевозку грузовъ по Окской вѣтви, я беру изъ отчета Правленія Общества за 1876 годъ слѣдующія свѣдѣнія: въ томъ году было отправлено съ Калужской пристани на рѣкѣ Окѣ груза I разряда 6368 пуд., II разряда 7 пуд., III разряда 41 пуд., IV разряда 40.784 пуд., V разряда 3000 пуд., по спеціальному тарифу А. 27.900 пуд. и по лѣсному и дровяному тарифамъ 1500 пуд. и по тарифамъ дорогъ I группы 20.400 пуд., итого 100.000 пуд. За нихъ взыскано провозной платы:

1) За перевозку 6368 пуд. груза, съ Окской вѣтви на протяженіи 8 верстъ по $^1/_{12}$ коп. съ пуда и версты, причитается 42 руб. 67 коп.

2) За перевозку 7 пудовъ груза 2 разряда по $^1/_{18}$ коп. съ пуда и версты 0 руб. 03 коп.

3) За перевозку 41 пуда груза 3 разряда по $^1/_{24}$ коп. съ пуда и версты 0 руб. 14 коп.

4) За перевозку 40.784 пуд. груза 4 разряда по $^1/_{30}$ коп. съ пуда и версты 110 руб. 12 коп.

5) За перевозку 3000 пуд. груза 5 разряда по $^1/_{36}$ коп. съ пуда и версты 6 руб. 60 коп.

6) За перевозку 27.900 пуд. груза по спеціаль-

ному тарифу А — 1/45 коп. съ пуда и версты 50 руб. 22 коп.

7) За перевозку 1500 пуд. по лѣсному и дровяному тарифамъ могло быть взыскано за дрова—отъ 15 до 11 коп. съ вагона и версты или отъ 1/40 до 1/55 коп. съ пуда и версты, и за строительный лѣсъ — отъ 16 2/3 до 16 коп. съ платформы и версты или по 5 разряду по 1/36 коп. съ пуда и версты. Не имѣя точныхъ данныхъ о томъ, по какому изъ означенныхъ тарифовъ были перевезены упомянутые 1500 пуд., я принимаю высшую цифру — 1/36 коп. съ пуда и версты, при которой провозной платы причитается— 3 руб. 30 коп.

8) За перевозку 20.400 пуд. по тарифамъ 1 группы, провозная плата прямо опредѣлена быть не можетъ, потому что подробныхъ свѣдѣній о тарифныхъ разрядахъ этого груза въ отчетѣ Правленія Общества не содержится; но изъ приложенія къ отчету № 6 видно, что за грузы, перевезенные по тарифамъ 1 группы съ Окской пристани въ Калугѣ на дороги 1 группы, Ряжско-Вяземская дорога выручила всего 809 руб. 88 коп. Означенные грузы, всѣ безъ исключенія, должны были прослѣдовать чрезъ ст. «Вязьма». Слѣдовательно 809 руб. 88 коп. составляютъ провозную плату за разстояніе Калуга-Вязьма 154 версты и за Окскую вѣтвь — 8 верстъ, итого за 162 версты. Отсюда видно, что доля Окской вѣтви изъ выручен-

ной суммы 809 руб. 88 коп., составляетъ 39 руб. 99 коп.

9) Кромѣ грузовъ, отправленныхъ съ вѣтви, въ 1876 году, были грузы, прибывшіе на вѣтвь, которые составили 9332 пуда. Родъ этихъ грузовъ въ отчетѣ не обозначенъ, но извѣстно, что между ними находились: отправленные со ст. «Износки» 360 пуд., переданные съ Московско-Курской желѣзной дороги 1555 пуд., отправленные со ст. «Тула» 600 пуд., Богородицкъ 2599 пуд. и Ефремовъ 4218 пуд. Дабы не умалить доходность вѣтви отнесеніемъ означенныхъ грузовъ къ низшимъ разрядамъ, я отношу ихъ къ 1 разряду. Но на ст. «Ефремовъ» всѣхъ отправленныхъ грузовъ 1 разряда было только 3186. Допуская, что все это количество отправлено на Калужскую вѣтвь, остальные отправленные со ст. «Ефремовъ» на эту вѣтвь 1032 пуда, я отношу уже ко 2 разряду. Вслѣдствіе чего получается грузовъ 1 разряда 8300 пуд. и 2 разряда 1032 п., съ которыхъ причитается провозной платы съ 1 разряда 55 руб. 61 коп. и съ 2 разряда 4 руб. 53 коп., итого 60 руб. 14 коп. Такимъ образомъ валовой доходъ отъ вѣтви со ст. «Калуга» къ рѣкѣ Окѣ въ 1876 году, съ приблизительною вѣрностію, долженъ быть опредѣленъ на сумму 313 руб. 21 коп.

За тоже время, содержаніе Калужско-Окской вѣтви потребовало слѣдующихъ расходовъ:

Земляныя работы . . . . . 1755 р. 29 к.

Ремонтъ балластнаго слоя	423	»	15 »
Ремонтъ рельсовыхъ скрѣпленій и перемѣна шпалъ	214	»	85 »
Ремонтъ переѣздовъ	25	»	— »
Ремонтъ сторожевыхъ будокъ . .	25	»	— »
Стоимость будки снесенной весенними водами	500	»	— »
Отопленіе сторожевыхъ будокъ . .	147	»	50 »
Очистка пути отъ снѣга, весенняя прочистка канавъ и ремонтъ и возобновленіе защитъ	425	»	— »
Освѣщеніе сигналовъ съ ремонтомъ и возобновленіемъ приборовъ . . .	45	»	— »
Содержаніе дорожной и переѣздной стражи	468	»	— »
Содержаніе ремонтныхъ рабочихъ .	1260	»	— »
Пропорціональное содержаніе старшихъ рабочихъ и дорожнаго мастера .	600	р.	— к.
Итого по Службѣ Ремонта Пути и Зданій	5888	р.	79 к.

По Службѣ Подвижнаго Состава и Тяги работа маневрныхъ паровозовъ станціи «Калуга», которыми производилось движеніе по Калужской-Окской вѣтви, учитывается не по количеству верстъ, пройденныхъ паровозами, а по времени, по сему невозможно опре-

дѣлить какая часть этой работы и сопряженныхъ съ нею расходовъ причитается на Калужскую-Окскую вѣтвь и какая ея часть относится на маневры произведенные на путяхъ станціи Калуга.

Расходъ на Окскую вѣтвь по Службѣ Подвижнаго Состава и Тяги можетъ быть высчитанъ другимъ путемъ,—по тягѣ поѣздовъ, какъ это показано въ отчетѣ Правленія Общества за 1876 годъ, въ которомъ расходы по тягѣ поѣздовъ вычислены на версту протяженія дороги, считая, въ томъ числѣ 7 верстъ 123 саж. Калужской-Окской вѣтви. По моему мнѣнію въ этомъ случаѣ слѣдуетъ отнести на Окскую вѣтвь въ Калугѣ только тѣ расходы, которые производились на топливо для паровозовъ и на освѣщеніе ихъ, а также расходы на смазку, чистку и мелкій ремонтъ паровозовъ, тендеровъ и вагоновъ. Что-же касается остальныхъ расходовъ по тягѣ поѣздовъ, приведенныхъ въ отчетѣ Правленія Общества, то я полагаю, что таковые къ расходамъ Калужской-Окской вѣтви отнесены быть не могутъ, такъ какъ производятся независимо отъ того, существуетъ-ли эта вѣтвь, или нѣтъ.

Изъ отчета видно, что на версту протяженія Рязско-Вяземской желѣзной дороги, считая въ томъ числѣ 7 верстъ 123 саж. Калужской-Окской вѣтви, по тягѣ поѣздовъ израсходовано:

На топливо для паровозовъ . . . 492 р. 75 к.

На освѣщеніе паровозовъ, тендеровъ и вагоновъ . . . . . 81 р. 81 к.

На чистку и мелкій ремонтъ паровозовъ, тендеровъ и вагоновъ . . . . 30 » 30 »

Итого на версту 609 руб. 52 коп., что составляетъ на $7^1/_4$ верстъ дѣйствительнаго протяженія Калужской-Окской вѣтви 4419 руб. 02 коп. Но разумѣется, этотъ расходъ требовался вѣткой пропорціонально ея работѣ, а потому, чтобы приблизиться къ болѣе вѣрной цифрѣ этого расхода, я полагаю, необходимо принять во вниманіе количество грузовъ перевезенныхъ по этой вѣтви, вывести процентное отношеніе этого груза къ общему количеству грузовъ, перевезенныхъ по Ряжско-Вяземской дорогѣ и сравнить съ процентнымъ отношеніемъ числа верстъ Окской вѣтви и осей линіи Ряжско-Вяземской дороги, а изъ отчета видно, что изъ числа 20.677.535 пуд. груза, перевезеннаго по Ряжско-Вяземской дорогѣ въ 1876 году на долю Калужской-Окской вѣтви причитается 109.332 пуд.,—слѣдовательно этотъ грузъ составляетъ около 0,5% общаго количества грузовъ. Отчетное же протяженіе Ряжско-Вяземской желѣзной дороги принято въ 660 верстъ, а Калужская-Окская вѣтвь составляетъ въ томъ числѣ $7^1/_4$ верстъ, или немного болѣе 1% отчетнаго протяженія. Такимъ образомъ оказывается, что расходы, вычисленные на версту Калужской-Окской вѣтви по тягѣ поѣздовъ, вдвое больше противъ того, что было-бы вычислено

по дѣйствительной работѣ этой вѣтви. Слѣдовательно, высчитанный мною расходъ 4419 руб. 02 коп. на Окскую вѣтвь по тягѣ поѣздовъ слѣдуетъ раздѣлить на два, чтобы получить приблизительно вѣрную цифру этого расхода, получится 2209 руб. 51 коп.

Расходы по Службѣ Движенія никакого отношенія къ Калужской-Окской вѣтви не имѣютъ, потому-что расходы эти должны производиться во всякомъ случаѣ даже и тогда, когда вѣтвь будетъ закрыта. На основаніи изложенныхъ мною данныхъ, слѣдуетъ полагать, что расходы Калужской-Окской вѣтви въ 1876 году составляли всего 8098 руб. 30 к.

Расходы эти превысили доходъ означенной вѣтви на 7785 руб. 09 коп., — слѣдовательно, Общество Ряжско-Вяземской желѣзной дороги, отъ содержанія вѣтви, отъ ст. Калуга на рѣкѣ Окѣ, потерпѣло дефицитъ 96%. Вслѣдствіе сего, считаю своею обязанностію доложить Правленію Общества, что устройство въ Калугѣ на рѣкѣ Окѣ пристани на средства Общества Ряжско-Вяземской желѣзной дороги поведетъ только къ непроизводительной и весьма значительной затратѣ капитала, который не принесетъ никакой пользы Обществу и будетъ безвозвратно потерянъ на совершенно ненужное сооруженіе. Въ виду изложеннаго, я полагалъ-бы не только отказаться отъ устройства проектированной Министерствомъ Путей Сообщенія пристани, но ходатайствовать предъ Министерствомъ о совершеномъ закрытіи Калужской-

Окской вѣтви, такъ какъ опытъ почти трехъ-лѣтняго его существованія (въ 1875 году вѣтвь перевезла еще меньше грузовъ, чѣмъ въ 1876 году) показалъ, что она не можетъ окупить расходовъ, требуемыхъ для содержанія ея въ исправности, а расчитывать въ будущемъ на развитіе движенія на ней, для покрытія дефицита въ 96% не возможно, такъ какъ очевидно, что грузы рѣки Оки обходятъ Окскую вѣтвь въ Калугѣ не вслѣдствіе неудобствъ выгрузки изъ судовъ прямо на берегъ, а вслѣдствіе своего тяготѣнія къ Алексину и Серпухову; причемъ фрахтъ водою обходится много дешевле перевозки по желѣзной дорогѣ.

Приложк. къ III Отд. 10 ст. п. б.

На основаніи журнальнаго постановленія Техническо-Инспекторскаго Комитета желѣзныхъ дорогъ, отъ 1877 года за № 720, утвержденнаго 8 ноября того-же года Инженеръ Тайнымъ Совѣтникомъ Журавскимъ, для выясненія значенія Калужской-Окской вѣтви по отношенію къ Ряжско-Вяземской желѣзной дорогѣ и къ судоходству по рѣкѣ Окѣ,— 2 декабря 1877 года въ городѣ Калугѣ собралась Коммисія состоящая изъ Инспектора Ряжско-Вяземской желѣзной дороги Г. Силича, Инспектора судоходства по рѣкѣ Окѣ Лейтенанта Г. Березовскаго и Инспектора работъ по рѣкѣ Окѣ Инженера Г. Терлецкаго, которая въ своемъ засѣданіи рѣшила для болѣе подробнаго изученія вышеозначеннаго вопроса собрать касающіяся до сего свѣдѣнія, какъ-то о тяготѣніи грузовъ по рѣкѣ Окѣ до постройки Ряжско-Вяземской желѣзной дороги и за нѣсколько лѣтъ послѣ ея открытія, о движеніи грузовъ по вѣтви за прошлые года о ея доходности и расходахъ по содержанію и наконецъ, чрезъ городскую Калужскую Управу о степени важности сей вѣтви для гражданъ города Калуги.

Получивши въ настоящее время всѣ означенныя свѣдѣнія, за исключеніемъ потребованныхъ изъ Городской Управы, Коммисія, состоящая изъ тѣхъ-же лицъ, вновь собралась 24 сентября 1879 года въ городѣ Калугѣ и приступила къ выясненію вышеозна-

ченнаго вопроса, при соучастіи Начальника движенія Ряжско-Вяземской желѣзной дороги Г. Волиянскаго и Начальника 12-й судоходной дистанціи Г. Давыдова, при чемъ рѣшила, въ виду безнадежности получить какой-либо отзывъ изъ Городской Калужской Управы, руководствоваться имѣющимися свѣдѣніями.

1.

Свѣдѣнія о нагрузкѣ и выгрузкѣ товаровъ на пристаняхъ рѣкѣ Оки: Калужской и Алексинской.

		Калужская пристань.		Алексинск. прист.	
		Грузилось.	Выгрузил	Грузилось.	Выгруз.
Въ 1873 году	клади. . .	2.081.035	2.544.836	385.900	6.858
	бревенъ . .	39.397	41.095	600	71.438
Въ 1874 году	клади. . .	125.375	2.298.754	16.523	71.357
	бревенъ . .	40.592	26.958	2.576	55.346
Въ 1875 году	клади. . .	1.253.974	1.206.613	179.500	7.500
	бревенъ . .	27.895	297.539	18.276	155.208
Въ 1876 году	клади. . .	509.150	1.028.883	219.500	8.320
	бревенъ . .	69.103	54.682	1.300	101.322
Въ 1877 году	клади. . .	205.050	788.492	132.500	200
	бревенъ . .	330	317.200	35	56.741
Въ 1878 году	клади. . .	78.046	1.101.046	149.200	4.550
	бревенъ . .	6.050	48.007	—	47.548

2.

Свѣдѣнія о движеніи грузовъ по вѣтвямъ Рязско-Вяземской желѣзной дороги къ пристанямъ на рѣкѣ Окѣ въ городахъ: Калугѣ и Алексинѣ.

	Калужская вѣтвь.				Алексинская вѣтвь.	
	Отправлено съ вѣтви.		Прибыло на вѣтвь.	Итого.	Отправлено съ вѣтви.	
	Родъ груза.	Пуд.			Родъ груза	Пудъ.
Въ 1875 г.	Кожа выдѣланная, мука ржаная, мѣшки, овесъ, рогожи и мочала, соль сѣмя льняное тряпье и проч.	71.015	—	71.015	Алебастръ и гипсъ, желѣзо, дрова, лѣсъ раздѣланный и не раздѣланный, чугунъ, чугунныя издѣлія и проч.	—
» 1876 г.		100.000	9.332	109.332		1.313.025
» 1877 г.		140.231	5.040	145.271		1.249.475
» 1878 г.		131.167	145.024	145.691		1.410.333

Изъ этихъ таблицъ Коммисія усматриваетъ, что количество грузовъ, принимаемыхъ Калужскою-Окскою пристанью, значительно превышаетъ количество грузовъ, принимаемыхъ Алексинскою пристанью, въ

то же время съ постройкою Ряжско-Вяземской желѣзной дороги количество грузовъ Калужской пристани ежегодно падаетъ, а именно: въ 1873 году было 2.544.836 пудовъ, а въ 1877—788.492 пуда.

Указанное явленіе, по заявленію Инспектора Ряжско-Вяземской желѣзной дороги, Начальника движенія той-же дороги и Начальника 12-й судоходной дистанціи объясняется слѣдующими обстоятельствами: до постройки Ряжско-Вяземской желѣзной дороги городъ Калуга служилъ центромъ торговли для всѣхъ уѣздовъ Калужской губерніи, съ постройкою-же дороги значительная часть хлѣбной торговли перенеслась на станцію Мятлевская Ряжско-Вяземской желѣзной дороги, лежащую у Брестъ-Литовскаго шоссе, по которому снабжаются идущимъ по Ряжско-Вяземской желѣзной дорогѣ съ Елецкой вѣтви и со станцій отъ Ряжска хлѣбомъ близъ лежащіе уѣзды какъ-то: Медынскій, Масальскій. Юхновскій, Малоярославецкій и часть Боровскаго; лѣсная-же торговля на Калужской пристани не могла развиться и упрочиться вслѣдствіе того, что близъ лежащія мѣстности къ этой пристани изобилуютъ своимъ лѣсомъ, а перевозка лѣса съ Калужской пристани по желѣзной дорогѣ по направленію къ Ряжску до Алексина невозможна, вслѣдствіе конкуренціи со стороны рѣки Оки.

Что-же касается Алексинской пристяни, то, хотя она принимаетъ и менѣе грузовъ противъ Калужской

пристани, но будучи конечнымъ на рѣкѣ Окѣ сплавнымъ пунктомъ съ которымъ соприкасается Ряжско-Вяземская желѣзная дорога,—таковая привлекла на Ряжско-Вяземскую дорогу уже достаточное количество лѣсныхъ грузовъ, которые перевозятся по Алексинской вѣтви въ Тулу и за Тулу въ безлѣсныя мѣстности до Ельца и Ряжска.

Обращаясь затѣмъ къ предположенію, что развитію перевозки грузовъ съ Калужской-Окской пристани мѣшаетъ неимѣніе на пристани приспособленій для нагрузки и выгрузки грузовъ, Коммисія находитъ что, — такъ какъ Калужская пристань въ настоящее время служитъ складомъ товаровъ, снабжающимъ самый городъ Калугу и уѣзды, расположенные внѣ вліянія Ряжско-Вяземской желѣзной дороги,—то количество грузовъ, которые прибываютъ на Калужскую пристань, никакимъ образомъ не можетъ пойдти по Калужской-Окской вѣтви; а по сему отсутствіе на этой вѣтви приспособленій для нагрузки и выгрузки товаровъ не оказываетъ никакого вліянія на уменьшеніе перевозимаго по ней груза, что можетъ быть подтверждено еще тѣмъ, что со дня открытія Калужской-Окской вѣтви на это обстоятельство не поступало никакихъ заявленій со стороны промышленниковъ ни въ Управленіе желѣзной дороги, ни къ судоходному Начальству.

Что-же касается до тарифа, на который было указано въ журнальномъ постановленіи Комитета, какъ

на обстоятельство могущее отвлечь грузъ отъ Калужской пристани, вслѣдствіе будто-бы дороговизны провоза груза по Калужской Окской вѣтви, то по сравненію его со стоимостью мѣстной гужевой доставки, послѣдняя не въ состояніи конкурировать съ отправкою груза по вѣтви, какъ это видно изъ прилагаемой при семъ вѣдомости, такъ какъ за перевозку, напримѣръ, груза 1-го разряда по вѣтви на протяженіи 8 верстъ взимается по $^{1}/_{12}$ коп. съ пуда и версты или $^{2}/_{3}$ коп. за все разстояніе, перевозка-же всякаго рода груза гужемъ на томъ-же разстояніи обходится по 2 коп. Наконецъ, то обстоятельство, что тотъ-же тарифъ благопріятствуетъ движенію грузовъ по Алексинской вѣтви служитъ неоспоримымъ доказательствомъ, что развитіе движенія грузовъ по Калужской вѣтви задерживается не вслѣдствіе тарифныхъ затрудненій, а по другимъ причинамъ.

Независимо отъ вышеизложеннаго, изъ имѣющихся свѣдѣній видно, что Правленіе Общества Ряжско-Вяземской желѣзной дороги отъ эксплоатаціи Калужской вѣтви выручило:

въ 1875 году	. . . . .	200 р.
» 1876 »	. . . . .	300 »
» 1877 »	. . . . .	400 »
» 1878 »	. . . . .	390 »

При этомъ израсходовано:

	По Службѣ Ремонта Пути.	По Службѣ Движенія.	По Службѣ Тяги.	Итого.
въ 1879 г.	3134 р. 97 к.	3 р. 25 к.	1420 р. 30 к.	4558 р. 52 к.
» 1876 »	5888 » 79 »	— —	2210 » — »	8098 » 79 »
» 1877 »	2411 » 21 »	61 » 50 »	2905 » 40 »	5378 » 11 »
» 1878 »	2659 » 34 »	— —	2328 » 70 »	4888 » 4 »

Потерпѣло дефицитъ:

въ 1875 году	. . .	4358 р.	52 к.
» 1876 »	. . .	7798 »	79 »
» 1877 »	. . .	4978 »	81 »
» 1878 »	. . .	4598 »	04 »

Заключеніе Коммисіи: Такъ какъ на основаніи вышеизложеннаго, существующая Калужская Окская вѣтвь, въ теченіи пятилѣтняго ея существованія вовсе не послужила развитію промышленности въ городѣ Калугѣ, а напротивъ, съ постройкою Ряжско-Вяземской желѣзной дороги таковая промышленность понизилась, не привлекла грузовъ на Ряжско-Вяземскую желѣзную дорогу и не оказала никакого вліянія на увеличеніе судоходства по рѣкѣ Окѣ, при чемъ въ тоже время вынуждаетъ Правленіе Общества Ряжско-Вяземской дороги не производительно затрачивать на ея содержаніе и вообще эксплоатацію въ среднемъ около 5000 рублей въ годъ,—Коммисія принимая во вниманіе всѣ указанныя обстоятельства, а также и

то, что эта дорога гарантирована Правительствомъ, находитъ закрытіе Калужской Окской вѣтви Ряжско-Вяземской желѣзной дороги весьма полезнымъ; но допуская возможность развитія судоходства въ будущемъ, вслѣдствіе техническихъ улучшеній водныхъ путей, полагала-бы, чтобы въ послѣднемъ случаѣ право на вѣтвь осталась-бы въ настоящей силѣ, для возобновленія ея въ случаѣ могущей явиться, вслѣдствіе сего въ ней надобности. Вмѣстѣ съ тѣмъ Коммисія полагала-бы возможнымъ разрѣшить въ настоящее время Обществу Ряжско-Вяземской желѣзной дороги разобрать на вѣтви путь со всѣми принадлежностями, съ тѣмъ, чтобы таковымъ воспользоваться для укладки запасныхъ путей на станціяхъ дороги или для ремонта пути главной линіи, смотря по тому гдѣ въ настоящее время выразилась-бы въ томъ надобность.

Приложж. къ III Отд. 10 ст. п. 6.

МИНИСТЕРСТВО
ВНУТРЕННИХЪ ДѢЛЪ

КАЛУЖСКАГО
ГУБЕРНАТОРА
по
КАНЦЕЛЯРІИ.

3-го Января 1880 года.

№ 32.

г. Калуга.

кошія.

Г. Инспектору Ряжско-Вяземской желѣзной дороги.

На отношеніе отъ 22 января 1878 г. за № 42, имѣю честь увѣдомить Васъ, Милостивый Государь, что при обсужденіи въ Калужской Городской Думѣ 9 октября 1879 г, возбужденнаго Вами вопроса, по ходатайству Правленія Общества этой дороги, о закрытіи желѣзнодорожной вѣтви отъ станціи «Калуга» къ пристани рѣки Оки, какъ видно изъ донесенія Городскаго Головы, выяснилось: 1) вѣтвь желѣзной дороги къ рѣкѣ Окѣ не доведена до того пункта, который назначенъ былъ по условію города съ Обществомъ Строителей Ряжско-Вяземской желѣзной дороги, 2) назначенный тарифъ за перевозъ груза по

вѣтви признается весьма высокимъ и 3) вѣтвь Ряжско-Вяземской желѣзной дороги, идущая отъ станціи «Калуга» къ рѣкѣ Окѣ, въ послѣдніе три года содержалась въ крайне небрежномъ состояніи относительно ремонта и проч., почему и эксплоатація этой вѣтви не могла производиться правильно. Недостроенная вполнѣ сказанная вѣтвь не только не имѣетъ въ концѣ пристанка, но даже сторожевой будки, не говоря уже о телеграфѣ, этимъ недостаткомъ она отличается отъ всѣхъ существующихъ вѣтокъ, такъ что всякій грузоотправитель долженъ отправляться на станцію.

Но не это составляетъ главное затрудненіе, а то, что вѣтвь вовсе не расчищается зимою и весною весьма поздно приводится въ положеніе, годное для передвиженія грузовъ. Напримѣръ, въ прошлому году частные грузы было разрѣшено принимать едва въ августѣ мѣсяцѣ, а въ октябрѣ движеніе по вѣтви закрывается и слѣдовательно она бываетъ въ дѣйствіи отъ 2 до 3 мѣсяцевъ. Между тѣмъ одни лѣсные матеріалы, необходимые всегда для самой желѣзной дороги и которые всего выгоднѣе получать съ рѣки Оки, могутъ дать достаточно работы для вѣтви. Но кромѣ того, есть масса грузовъ, доставляемая гужемъ на баркахъ изъ Нижняго-Новгорода и другихъ пристаней, останавливающіяся осенью около Калуги. Барки эти нагружаются солью, мочалою, керосиномъ, алебастромъ, желѣзомъ, тряньемъ и могли-бы, разгружаясь на вѣтвь, доставлять свои товары на Вязьму и

Смоленскъ. Теперь-же эти товары перевозятся на станцію желѣзной дороги на лошадяхъ, вслѣдствіе неувѣренности въ своевременной подачѣ вагоновъ и отправки товаровъ. Съ другой стороны прибывающія барки съ верхнихъ пристаней Орла, Мценска, Бѣлева, съ разнымъ хлѣбомъ, преимущественно льянымъ сѣмянемъ, могли быть также, разгружаясь около вѣтви отправлять свои товары прямо къ Ригѣ и другимъ портамъ, но за неисправностію вѣтви грузы эти перевозятся или на лошадяхъ до станціи желѣзной дороги или-же барки спускаются ниже къ Алексину и тамъ разгружаются. По всѣмъ этимъ основаніямъ и даннымъ, очевидно, что вышеозначенная вѣтвь желѣзной дороги, если будетъ содержима въ надлежащемъ видѣ, не можетъ не принести пользы и непремѣнно должна быть оставлена для удобства торговаго сообщенія. А потому, принявъ во вниманіе необходимость и важное значеніе въ торговомъ отношеніи вѣтви желѣзной дороги отъ станціи Калуга на рѣкѣ Окѣ при устройствѣ ея, согласно условій заключенныхъ Городскою Думою съ Обществомъ Строителей желѣзной дороги, содержаніе ея въ исправности и удобномъ состояніи и устраненіи встрѣчавшихся доселѣ неудобствъ по предмету отправленія груза по вѣтви, Городская Дума не можетъ согласиться на закрытіе сказанной вѣтви желѣзной дороги, а напротивъ считаетъ необходимымъ просить распоряженія Правленія Ряжско-Вяземской желѣзной

дороги, а въ случаѣ надобности высшаго Правительства: во 1-хъ, къ устройству сказанной вѣтви до того пункта, который назначенъ по условію Думы съ Обществомъ Строителей желѣзной дороги; во 2-хъ къ устройству необходимаго въ концѣ вѣтви пристанка, содержанію вѣтви въ такомъ состояніи, дабы во всякое время была возможность перевозить на ней грузъ и въ 3-хъ, къ уменьшенію назначеннаго за перевозъ грузовъ тарифа, если это, по соображеніямъ Правленія, признается возможнымъ.

Подлинное подписали: Губернаторъ *Шевичъ* и Старшій Помощникъ Правителя Канцеляріи *Страховъ*.

Заявленіе Калужскаго Городскаго Головы.

Возраженія Управленія Ряжско-Вяземской желѣзной дороги.

1. Вѣтвь не доведена до пункта, назначеннаго по условію города съ строителями дороги.

Журналомъ Коммисіи, собравшейся согласно постановленію Техническо - Инспекторскаго Комитета желѣзныхъ дорогъ отъ 1877 года за № 720, 24 Сентября 1879 г. засвидѣтельствована совершенная бездоходность Калужской Окской вѣтви и отсутствіе всякой надобности въ ней для города Калуги.

Въ виду сего, слѣдуетъ признать, что продолженіе вѣтви было бы совершенно напраснымъ расходомъ, крайне обременительнымъ для Общества дороги и при томъ не могущимъ доставитъ городу Калугѣ ни малѣйшихъ выгодъ или удобствъ, потому что на протяженіи части берега рѣки Оки отъ конца до вѣтви до пункта указаннаго городомъ не было никакихъ складовъ грузовъ, которые предъявлялись бы къ перевозкѣ по вѣтви. Если бы они были, то Управленіе дороги не замедлило бы продолжить вѣтвь, примѣромъ чего можетъ служить Алексинская вѣтвь къ пристани на рѣкѣ Окѣ. Когда на ней развилась отправка грузовъ, то по желанію отправителей Управленіемъ дороги были устроены добавочные

пути для успѣшной нагрузки грузовъ. Не было причины для Управленія не сдѣлать все нужное и въ Калугѣ, еслибы это было въ интересахъ дороги, т. е. если бы были грузы и если бы были отправители, которые предъявили бы сколько нибудь значительное количество грузовъ къ перевозкѣ по Калужской вѣтви. За отсутствіемъ таковыхъ вѣтвь не была продолжена до конца съ разрѣшенія Технически-Инспекторскаго Комитета желѣзныхъ дорогъ, изложеннаго въ предписаніи г. Инспектору дороги отъ 23 Сентября 1876 г. за № 5215.

2. Тарифъ на перевозку грузовъ по вѣтви весьма высокъ.

По высшему разряду тарифа, т. е. 1/12 к. съ пуда и версты, перевозка по вѣтви обходилась лы въ 0,67 коп. съ пуда; но къ этому высшему разряду тарифа отнесены лишь мануфактурные и колоніальные товары и вообще рѣдкіе предметы, которые по вѣтви не перевозились. Перевозимые же по вѣтви въ незначительномъ количествѣ: хлѣбные грузы, маслянічные сѣмяна, тряпье, рогожи и мочала таксируются ниже 1/30 коп. съ пуда и версты, слѣдовательно перевозка ихъ по вѣтви обходится дешевле 0,27 коп. съ пуда; а между тѣмъ, по собраннымъ Управленіемъ дороги справкамъ, оказывается, что перевозка тѣхъ же предметовъ отъ конца вѣтви до станціи Калуга на лошадяхъ обходится до 2 коп. съ пуда.

3. Въ послѣдніе три года вѣтвь содержалась въ

Исправное состояніе вѣтви доказывается всегда производившеюся въ требовавшемся

крайне небрежномъ состояніи относительно ремонта и проч. почему и эксплоатація вѣтви не могла производиться правильно.

размѣрѣ перевозкою по ней грузовъ, которыхъ

	Отправлено съ вѣтви.	Прибыло на вѣтвь.
	пудовъ.	
въ 1876 году . . .	100.000	9.332
» 1877 » . . .	140.231	5.040
» 1878 » . . .	131.167	14.524

Заявленіе о невозможности производить правильную эксплоатацію вѣтви могло бы имѣть мѣсто лишь въ томъ случаѣ, если бы отправители испытывали какія либо затрудненія въ перевозкѣ грузовъ по вѣтви. т. е. если бы эта перевозка замедлялась и вообще не могла производиться своевременно. Ничего подобнаго Городской Голова не заявляетъ и въ дѣйствительности во всѣ прошлые годы постоянная перевозка грузовъ по вѣтви была вполнѣ возможна и если грузы не перевозились постоянно, то отъ того только, что ихъ не было. Предъявленные къ отправленію грузы никогда не оставались не отправленными и въ Управленіе дороги не поступало заявленій о неудовлетвореніи требованій по отправкѣ грузовъ по вѣтви.

Сторожевая будка устроена на разстояніи 1/4 версты отъ конца вѣтви у самаго же конца вѣтви будка не требуется.

О надобности въ пристанкѣ въ Управленіе дороги не поступало никакихъ заявле-

4. Вѣтвь не только не имѣетъ въ концѣ пристанка, но даже сторожевой будки, не говоря уже о телеграфѣ, такъ что всякій грузоотправитель долженъ отправляться на станцію.

ній отъ отправителей. Устройство его въ концѣ вѣтви невозможно, потому что городомъ отведено подъ вѣтвь такое мѣсто, которое затопляется водою каждую весну, а вода бываетъ на столько сильна, что ледоходомъ въ 1876 году уже снесло сторожевую будку. Слѣдовательно, пристанокъ разрушался бы каждую весну; а на ежегодное возобновленіе его, отъ перевозки грузовъ по вѣтви, до сихъ поръ не получалось никакихъ средствъ.

Телеграфъ на вѣтви поддерживался въ исправномъ состояніи до 1878 года; но такъ какъ къ этому времени выяснилось, что эксплоатація вѣтви не можетъ окупать ея содержанія и было представлено ходатайство о закрытіи вѣтви, то ремонтъ телеграфа былъ отложенъ до окончанія дѣла по означенному ходатайству. Кромѣ того, телеграфъ на вѣтви не имѣлъ отношенія къ отправителямъ, потому что объ открытіи его для пользованія публики не было заявлено и дѣйствительно въ этомъ не было надобности. Надобности въ телеграфѣ для безопасности движенія по вѣтви также не имѣется, потому что движеніе по ней совершенно ничтожно и за неимѣніемъ на вѣтви разъѣздовъ, поѣзда ходили по ней какъ по отводному пути, въ сопровожденіи агентовъ Службы Движенія, при чемъ въ телеграфныхъ сношеніяхъ для этого движенія не было надобности.

5. Вѣтвь вовсе не расчищается зимою, а весною весьма поздно приводится въ положеніе, годное для передвиженія грузовъ. Напримѣръ: въ прошломъ году—частные грузы было разрѣшено принимать едва въ Августѣ мѣсяцѣ.

Перевозка частныхъ грузовъ по вѣтви производится въ то только время когда на рѣкѣ Окѣ бываетъ возможна навигація; но изъ 57-ми лѣтнихъ наблюденій за вскрытіемъ и замерзаніемъ рѣки Оки въ Калугѣ извѣстно, что въ большинствѣ случаевъ Ока замерзаетъ въ Ноябрѣ мѣсяцѣ, вскрывается между 20 Марта и 1 Апрѣла, остается же покрытою льдомъ среднимъ счетомъ 142 дня въ году *. Въ то время, когда Ока остается замерзшею на пристани не бываетъ никакихъ грузовъ, слѣдовательно расчистка вѣтви отъ снѣгу была бы совершенно непроизводительной затратой денегъ и рабочей силы.

Со времени вскрытія рѣки Оки (1 Апрѣля) до спада весеннихъ водъ и осушенія берега проходитъ не меньше мѣсяца, слѣдовательно, къ ремонту вѣтви послѣ весенняго размыва ея, возможно приступить не ранѣе 1 Мая. Въ 1878 году перевозка частныхъ грузовъ по вѣтви началась съ 2-го Іюня, такъ какъ въ этотъ день былъ поданъ одинъ вагонъ по просьбѣ конторщика Россійскаго Общества транспортированія кладей г. Жаркова подъ нагрузку у 5-й будки. Случай этотъ извѣстенъ и г. Инспектору дороги, къ которому обращался г. Жарковъ, что видно изъ депеши г. Инспектора дороги отъ 1 Іюня того года за № 34.

*. «Калужская губернія» Попроцкаго. Томъ I, стр. 192.

6 Есть масса грузовъ, доставляемая гужемъ на баркахъ изъ Нижняго Новгорода и другихъ пристаней, останавливающаяся осенью около Калуги. Барки эти нагружаются солью, мочалою, керосиномъ, алебастромъ, желѣзомъ, тряпьемъ и могли-бы, разгружаясь на вѣтви доставлять свои грузы на Вязьму и Смоленскъ. Теперь-же эти товары перевозятся на станцію на лошадяхъ.

Изъ печатныхъ отчетовъ Правленія Общества видно, что станція Калуга отправила къ Вязьмѣ и далѣе за нее:

	Въ 1876 г.	1877 г.	1778 г.
	пудовъ:		
Соли	45,933	16,981	1,398
Мочалы.	120	—	—
Керосина	985	1,019	—
Алебастра. . . .	2,275	2,096	2,979
Желѣза сортов. .	984	557	3,190
Тряпья	61,341	—	3,628

Изъ приведенныхъ цифръ очевидно, что заявленіе городскаго головы о массѣ грузовъ, относится съ ничтожному количеству грузовъ и доходъ отъ перевозки ихъ ничтоженъ въ сравненіи съ расходами Общества на содержаніе вѣтви.

7. Прибывающія барки съ верхнихъ пристаней: Орла, Мценска, Бѣлева, съ разнымъ хлѣбомъ, преимущественно съ льняным сѣменемъ, могли-бы также разгружаться около вѣтви, отправлять свои товары прямо къ Ригѣ и другимъ портамъ, но за неисправностію вѣтви грузы эти перевозятся на лошадяхъ до станціи или-же барки спускаются ниже къ Алексину и тамъ разгружаются.

Изъ печатныхъ отчетовъ Правленія Общества видно, что со станціи Алексинъ было отправлено:

	Въ 1876 г.	1877 г.	1878 г.
	пудовъ:		
Льнянаго сѣмени. .	699	—	11,041
Хлѣбныхъ грузовъ.	1,755	10,950	17,409

Слѣдовательно указаніе на спускъ барокъ съ означенными грузами ниже Калуги, къ Алексину — совершенно не вѣрно. Мимо Калуги дѣйствительно проходятъ лѣсные грузы, сплавляемые по Окѣ изъ мѣстностей, лежащихъ выше Калуги, и поступающіе

на желѣзную дорогу въ Алексинѣ и Серпуховѣ, но это естественно объясняется тѣмъ, что желѣзная дорога не можетъ понизить стоимость провоза до размѣра стоимости сплавки.

Что касается отправки изъ Калуги, то таковая достигла:

	Въ 1876 г.	1877 г.	1878 г.
		пудовъ:	
Льнянаго сѣмени. .	48,878	51,309	73,102
Хлѣбныхъ грузовъ.	47,526	76,959	87,011

Само собою разумѣется, что станція Калуга отправляла не одинъ только тотъ хлѣбъ, который прибывалъ въ Калугу на баркахъ, но и хлѣбъ подвозившійся на лошадяхъ, а между тѣмъ изъ вышеприведенныхъ цифръ видно, что количество отправленнаго со станціи Калуга хлѣба было совершенно ничтожно, и доходъ отъ перевозки этого груза ничтоженъ въ сравненіи съ расходами Общества по содержанію вѣтви. Расчитывать на отправку хлѣбныхъ грузовъ и масляничныхъ сѣмянъ изъ Орла, Мценска и Бѣлева въ Ригу и другіе порты Балтійскаго моря черезъ Калугу совершенно невозможно. потому что Орелъ станція Орловско-Витебской дороги, Мценскъ станція Московско-Курской дороги, отстоящая только на 49 верстъ отъ Орла, а Бѣлевъ находится блпже къ Мценску нежели къ Калугѣ, слѣдовательно всѣ названные города для

отправокъ своихъ грузовъ въ Ригу и Либаву могутъ пользоваться прямымъ и дешевымъ путемъ чрезъ Орелъ, Витебскъ и не имѣютъ надобности избирать обходный путь чрезъ Калугу, Вязьму, Смоленскъ, Витебскъ, тѣмъ болѣе, что провозная плата по этому пути дороже, вслѣдствіе примѣненія Орловско-Витебскою дорогою предѣльныхъ тарифовъ.

РЯЖСКО-ВЯЗЕМСКАЯ

желѣзная дорога.

СТАТИСТИЧЕСКІЯ ТАБЛИЦЫ.

СТАТИСТИЧЕСКІЯ СВѢДѢНІЯ.

ПАССАЖИРСКІЯ ДВИЖЕНІЯ.

Годъ.	Пассажирскихъ поѣздовъ.			Перевезено пассажировъ.				
	Число поѣздовъ.	Пройдено ими верстъ.	Средній пробѣгъ поѣзда.	I-го класса.	II-го класса.	III-го класса.	Войскъ и арестантовъ.	Итого.
1879	3422	661592	193	7329	39095	439968	88035	574427
1878	3654	724060	198	9086	43324	425679	140454	618534
1877	3159	649811	205	8189	38036	395529	76619	518373
1876	4251	898219	211	8053	37599	387067	51699	482418
1875	4214	897689	213	7343	39122	348270	22203	416938
1874	676	51872	67	1132	4490	40618	2698	48938
1873	733	32120	44	773	3201	34983	2076	41033
1872	732	32208	44	903	3219	30945	1582	36649
1871	721	31702	44	1164	2584	27008	1028	31782

Дорога до 15 Декабря 1874 года дѣйствовала лишь на Скопинскомъ и Павелецкомъ участкахъ.

ПАССАЖИСКОЕ ДВИЖЕНІЕ.

Годъ.	ПЕРЕВЕЗЕНО ПАССАЖИРОВЪ.							
	В ъ т о м ъ ч и с л ѣ.							
	Вязьмы Ряжскъ.	Ряжскъ Вязьма.	Вязьма Елецъ.	Елецъ Вязьма.	Ряжскъ Елецъ.	Елецъ Ряжскъ.	Узловая Елецъ.	Елецъ Узловая.
1879	237935	227690	29290	27628	1911	1805	24075	24084
1878	266782	245240	28718	27794	2032	1792	23690	22495
1877	212561	206406	25857	26912	1456	1757	23093	20331
1876	190879	203217	23715	22129	1290	1911	19761	19516
1875	144556	186938	24313	23311	1259	1296	17806	17459
1874	—	—	—	—	—	—	—	—
1873	—	—	—	—	—	—	—	—
1372	—	—	—	—	—	—	—	—
1871	—	—	—	—	—	—	—	—

ПАССАЖИРСКОЕ ДВИЖЕНІЕ.

Годъ.	ПЕРЕВЕЗЕНО КЛАДИ.						На каждый поѣздъ.	
	Багажа	Товара большой скорости.	Воинской клади.	По штучныхъ предметовъ.	Животныхъ.	ИТОГО.	Пассажировъ.	Багажа и проч.
	Пудовъ.	Пудовъ.	Пудовъ.	Пудовъ.	Пудовъ.	Пудовъ.		Пудовъ.
1879	144925	30942	155763	900	50340	382870	168	42,32
1878	160485	38315	303290	3000	44061	549151	171	44,5
1877	142899	38672	40649	5550	31684	259454	166	45,6
1876	149306	44306	275462	3300	22764	495138	113	35,16
1875	123644	27218	2073	3050	7191	163176	100	29,39
1874	17187	6675	—	300	1227	25389	64	37,5
1873	13563	3798	21	300	588	18270	56	25,00
1872	13511	3191	9	500	270	17481	50	23,9
1871	10248	1727	—	—	—	—	44	—

ПАССАЖИРСКОЕ ДВИЖЕНІЕ.

Годъ.	Среднее пространство пройденное.		Средняя выручка поѣзда.			СРЕДНЯЯ ВЫРУЧКА.				
	Пассажиромъ.	Багажемъ.	Съ пассажировъ.	Съ клади.	ИТОГО.	Съ каждаго пассажира.	Съ пуда клади.	Съ пассаж. версты.	Съ пуда версты клади.	На версту пройденною поѣздомъ.
	Верстъ.				Рублей.	Копѣекъ.	К о п ѣ е к ъ.			
1879	95,58	—	—	—	169.42	91,71	—	0,96	—	0,88
1878	106,00	—	—	—	186.75	89,73	5,18	0,85	—	0,94
1877	90,71	—	—	—	175.45	90,34	5,30	1,00	—	0,85
1876	85,28	—	—	—	124.79	94,63	—	1,11	—	0,50
1875	80,49	—	—	—	108.50	100,93	—	—	—	0,50
1874	54,00	—	—	—	43.82	—	—	—	—	0,65
1873	41,00	—	—	—	32.41	0.5433	—	—	—	0,74
1872	41,00	—	—	—	29.83	0.5517	—	—	—	0,68
1871	42,00	—	—	—	26.82	—	—	—	—	0,61

ПАССАЖИРСКОЕ ДВИЖЕНІЕ.

Годъ.	Сдѣлано пассажиро-верстъ.	Сдѣлано пудо-верстъ кладью.	Выручено.	
			Съ пассажировъ.	Съ клади.
			Рублей.	
1879	54902557	—	527013,57	52614,88
1878	65563316	65563316	567583,66	106589,65
1877	47022159	—	—	—
1876	41128056	83226814	—	—
1875	33557964	—	420804,45	36405,50
1874	2643226	—	33643,87	23762,64
1873	—	—	22090,24	1664,78
1872	1518286	768526	20226,12	1538,13
1871	1333552	—	—	—

ТОВАРНОЕ ДВИЖЕНІЕ.

Годъ.	ТОВАРНЫЕ ПОѢЗДА.			ПЕРЕВОЗКА ТОВАРОВЪ.			
	Число поѣздовъ.	Пройдено ими верстъ.	Средній пробѣгъ.	Товаровъ малой скорости.	Каменнаго угля.	Воинскихъ тяжестей и штучныхъ предметовъ.	ИТОГО.
						*	
1879	5838	1226028	210	30972929	10279698	216201	41,468,828
1878	4772	1222837	256	24531917	8659507	209740	33,401,164
1877	3408	1059039	310	21334934	5514277	34160	26,903,371
1876	2379	679522	281	15752901	4455560	73880	20,282,340
1875	3043	539660	177	—	—	123680	17,343,599
1874	806	99334	116	—	—	54470	7,567,556
1873	1026	40252	39	—	—	73400	7,501,235
1872	—	—	—	—	—	8300	6,305,635

*) Подвижной составъ принятъ въ 500 пудъ Животное въ 20 пудъ Экипажи и Гробы по 50 пудъ.

ТОВАРНОЕ ДВИЖЕНІЕ.

Годъ.	ПЕРЕВЕЗЕНО ТОВАРОВЪ.			Средній пробѣгъ пудатоваровъ.	Средняя выручка поѣзда.	Средняя выручка пудоверсты.
	Въ томъ числѣ отправлено дорогою.	Въ томъ числѣ принято дорогою.	На каждый поѣздъ приходится товара.			
	П у	д о	в ъ.	Верстъ.	Рублей.	Копѣекъ.
1879	35713320	5578808	7073	157,66	308,18	0,027
1878	28409318	4782106	6976	162,46	332,62	0.029
1877	23158873	3690338	7878	195.00	429.36	0.028
1876	16781590	342687	8494	151,00	389,08	0,030
1875	148[illegible]6766	2333153	5658	149,00	253,14	0,029
1874	—	—	11047	52,00	164,72	0.029
1873	—	1524194	7311	45,00	—	0,029
1872	—	1717096	—	43,62	—	0,029

Товарное движеніе.	ОБЩІЕ ВЫВОДЫ.											
Годъ.	Сдѣлано пудо-верстъ товарами.	Длина главнаго пути.	Пробѣгъ поѣздовъ.		Линейная длина дороги съ вѣтвями и разъѣздами,	ПРИХОДЪ.					
			Общій	Полезный.		Съ пассажирскаго движенія.			Съ товарнаго движенія.		
						Всего.	На версту.		Всего.	На версту.	
							Дороги	Полезнаго пробѣга.		Дороги.	Полезнаго пробѣга.
						Р у	б л	е й.	Р у	б л	е й.
1879	7456870201	643	3121800	2155191	760	579427/21	877/92	0,2688	1934416/88	2930/93	0.8976
1878	6510219392	643	3032265	2177761	700	674173/33	1021/47	0,3035	1587253/76	2404/93	0.7289
1877	5392352656	643	2736820	1822345	690	550200/33	883/64	0,3019	1463263/16	2217/06	0.8029
1876	5257068352	643	2597093	1577741	680	530488/79	803/78	0,3362	925612/89	1402/14	0.5867
1875	3140459649	643	—	1437349	670	456681/41	686/73	0,3177	770705/80	1158/96	0.5362
1874	2577246533	643	—	61585	—	22307/08	309/82	0,3291	85075/38	1181/60	1.2551
		72	—			14544/60	21/87	0,2362	26853/20	40/38	0.4360
1873	—	72	—	67481	—	23755/02	329/93	0.3281	97356/12	1362/17	1.3453
1872	—	44	—	—	—	21764/25	494/63	0.3775	59439/98	1350/91	1.0323

ОБЩІЕ ВЫВОДЫ.

Годъ.	ПРИХОДЪ. Разныя статьи прихода. Всего.	На версту дороги.	На версту поверст. пробѣга.	ПРИХОДЪ. Итого приходъ. Всего.	На версту дороги.	На версту поверст. пробѣга.	РАСХОДЪ. Содержаніе Центр. Упр. Всего.	На версту дороги.	На версту поѣзда.
	Р у б л и.			Р у б л и			Р у б л и	Р у б л и	
1879	258008 10^3 4	390,92	0,1197	2771852/03^3/4	4199/77	1,2861	214795,11	325,45	0,0997
1878	356556/57	540,24	0,1637	2617983/64	3966/61	1,2021	205735,10	311,72	0,0944
1877	265436/26	402,18	0,1456	2278900/26	3544/17	1,3047	178783,56	270,88	0,0981
1876	116891/13	117,10	0,0741	1572992/79	2383,32	0,9970	168218.37	254,87	0,1066
1875	100938/86	151,79	0,0703	1328854/61	1998,27	0,9245	147422,77	221,69	0,1026
1874	20249,86	281,25	0,2987	127632,32	1772,67	1,8829	3988.83	138,73	0,1473
	3244,42	4,88	0,0527	44642,22	67,13	0,7249	4328,31	6,50	0,0703
1873	14113,09	196,01	0,1950	135224,23	1878,11	1,8684	9618,91	133,60	0,1928
1872	13257,85	301,30	0,2297	94462,08	2146,86	1,6395	11976,74	272.20	0,2079

ОБЩІЕ ВЫВОДЫ.

РАСХОДЪ

Годъ.	Содержаніе Управл. дороги.			Ремонтъ пути и зданій.				По движенію.		
	Всего.	На версту		Всего.	На версту.			Всего.	На версту	
		протяж. дороги.	пробѣга поѣзда.		протяж. дороги.	линейной длины дороги.	пробѣга поѣзда.		протяж дороги.	пробѣга поѣзда.
1879	296744/15	449,61	0,1377	753194,21	1141,20	1075.98	0,3494	342146,41	518,40	0,1588
1878	285326,94	432,31	0,1310	682914,45	1034,72	975,59	0,3136	336692/32	510,14	0,1546
1877	253947,34	384,77	0,1393	554784,96	840,58	804,03	0,3044	304302,06	461,06	0,1670
1876	258628/60	391,87	0,1639	613557,36	929,63	902,29	0,3889	302767,31	458,74	0,1919
1875	235971/94	354/85	0,1642	470970,67	708,22	702,94	0,3277	247024,05	371,46	0,1718
1874	30901,04	429/16	0,4558	49737,90	690,80	—	0,7338	21833,94	303,25	0,3221
	10929,35	16/44	0,1775	13078,15	19,67	—	0,2123	9280,10	13,95	0,1507
1873	26992,50	374,90	0,3730	33923,03	471,15	—	0,4687	21031,08	292,10	0,2906
1872	25821,70	586,86	0,4483	24806,53	563,78	—	0,4307	16203,22	368,25	0,2813

ОБЩІЕ ВЫВОДЫ.

РАСХОДЪ.

Годъ.	По движущей силѣ.			Экстраординарные расходы.			Служебная перевозка.		
	Всего.	На версту		Всего.	На версту		Весь расходъ.	На версту.	
		дороги.	поѣзда.		дороги.	поѣзда.		дороги.	поѣзда.
1879	1,332640/51	2019,15	0,6183	18915/85	28,66	0,0088	135235,83	204,90	0,0628
1878	1,196076/43	1812,24	0,5492	29587/52	44,83	0,0136	2120,36	3,21	0,0010
1877	1,035449/18	1568,87	0,5682	59193,02	89,69	0,0325	9900,00	15.00	0,0054
1876	1,012777/58	1534,51	0,6419	154856/14	234,63	0,0982	—	—	—
1875	780707/27	1174,00	0,5431	22922,35	—	—	—	—	—
1874	45542,00	632,53	0,6719	—	—	—	—	—	—
	26349,76	39,62	0,4278	—	—	—	—	—	—
1873	41813,98	580,75	0,5778	3360,00	46,67	0,0464	—	—	—
1872	38605,52	877,39	0,5838	—	—	—	—	—	—

ОБЩІЕ ВЫВОДЫ.

Годъ.	РАСХОДЪ. Уплата % по займамъ. Всего.	На версту дороги.	На версту поѣзда.	Всего расхода. Всего.	На версту дороги.	На версту поѣзда.	ОСТАТОКЪ. Дефицитъ. Всего.	На версту дороги.	На версту поѣзда.
1879	168146,69	254,77	0,0780	3261818/78	4942,14	1,5134	489966,74	742,37	0,2273
1878	119848/27	181,59	0,0551	2858301/41	4330,76	1,3125	240317/76	364/12	0,1103
1877	246992,50	374,12	0,1355	2643282/64	4004,97	1,4504	364382/39	552/09	0,1999
1876	108191/76	163,93	0,0686	2618997/15	3968,18	1,6600	1046004/36	1584,86	0,6630
1875	77866,04	—	—	1984614/14	2984,38	1,3807	655759/53	986,11	0,4562
1874	—	—	—	158003,72	2194,49	2,3309	303071,39	421,82	0,4480
				63965,67	96,18	1,0386	193203,45	2905	0,3137
1873	—	—	—	136739/51	1899,17	1,8893	1515,28	—	—
1872	—	—	—	117413,91	2668,49	1,9520	22951,83	521,63	0,3125

Инженеръ *Алексѣй Петлинъ.*

24693.

Научно-справочная
Центр. Государств.
ИСТОРИЧЕСКОГО АРХИВА
СССР
БИБЛИОТЕКА

16 /133 л.

24693

РАЗЦѢНОЧНАЯ ВѢДОМОСТЬ

работамъ по устройству проектируемой обходной линіи для уничтоженія существующей стрѣлки на 420 верстѣ главнаго пути Ряжско-Вяземской желѣзной дороги.

№ по порядку.	По разцѣночной вѣдомост.			НАИМЕНОВАНІЕ РАБОТЪ.	Количество.	Цѣна за единицу.		На сумму.	
	Глава.	Статья.	§§.			Руб	К.	Руб.	К.
1	I	1		**Отчужденіе земель.** подъ полотно дороги. Полагая по 6-ти десятинъ на версту, а на 3 версты 308 саженъ, всего десятинъ	21,6	100	—	2160	—
2	II	1		**Устройство полотна дороги.** по прилагаемой таблицѣ лит. А. Все количество выемокъ и насыпей съ развозкою за разстоянія куб. саж.	9109,70	2	—	18219	—
3		3		Отдѣлка и укрѣпленіе откосовъ, канавъ въ выемкахъ, ихъ обдерновка и мощеніе, переѣзды въ уровень пути и отведеніе воды, всего на протяженіи 3 верстъ 308 саженъ по 350 руб. за каждую версту	в. с. 3,308	350	—	1265	—